Historische Tatsachen Nr. 32

Dipl. Pol. Udo Walendy

Die Organisation Todt









– Wissenschaftliche Zeitschrift –

Historische Tatsachen Nr. 32

Dipl. Pol.

Udo Walendy

Die Organisation Todt

Dieses Heft ist vor Drucklegung juristisch dahingehend überprüft worden, daß weder Inhalt noch Aufmachung irgendwelche BRD-Strafgesetze oder maßgebende Richtersprüche verletzen.

Die vorliegende Publikation stützt sich z.T. auf die Aufzeichnungen von Ministerialdirektor Xaver Dorsch, dem eh. Leiter der OT-Zentrale bzw. stellvertretenden Chef der OT, die dieser im US-Kriegsgefangenenlager — Historical Division in Allendorf bzw. Neustadt bei Marburg — niedergeschrieben hat.

Verlag für Volkstum und Zeitgeschichtsforschung

4973 Vlotho / Weser Postfach 1643

ISSN 0176 - 4144

Konten des Verlages:
Postscheck Essen 116162 - 433
Postscheck Wien 7598.326
Kreissparkasse Herford G.st. Vlotho
Kto: 250 002 532 (BLZ: 494 501 20)

Druck: Kölle Druck, 4994 Pr. Oldendorf

O T : Der Beginn

Der binnen kurzer Zeit nach dem 30. Januar 1933 in Deutschland erreichte wirtschaftliche Aufschwung, der im Inland wie im Ausland zur unverhohlenen Überraschung führte, war nur möglich auf Grund freier Unternehmerinitiative, die ihre Impulse durch das Vertrauen in die Entschlußkraft und Stabilität der neuen Reichsregierung erhielt.

Bedenkt man die Ausgangsbasis: Totale Reichsverschuldung einschließlich der Länder und Gemeinden, über zehnjährige parteipolitische Zerrissenheit mit dem Ergebnis langjähriger Regierungsunfähigkeit, chronische Arbeitslosigkeit mit über 6 Millionen Vollarbeitslosen und weiteren Millionen Teilarbeitslosen, bürgerkriegsähnliche Zustände, Millionen militante und 6 Millionen Mitglieds-Kommunisten, dominante internationale Einflüsse auf Wirtschaft, Politik und alle Bereiche des öffentlichen Lebens, freies Spiel für die Klassenkampfpraktiker usw., — so war es nicht verwunderlich, wenn Experten des In- und Auslandes — einschließlich Josef Stalin! — Adolf Hitler und der NSDAP nur 3 - 4 Monate Überlebenschance gaben. Schließlich wußte Stalin, was "Machtergreifung" bedeutet, und auch die westlichen Imperialstaaten kannten die vielfältigen Abhängigkeitsfaktoren, die einer neuen Führung das Regieren schwer oder gar unmöglich machen können, zumal dann, wenn die wirtschaftlichen Besitzverhältnisse tunlichst nicht angetastet werden sollen.

Daß eine solche Umbruchsituation nur mit Härte, Disziplin und Opfern, aber auch mit dem richtigen Einsatz befähigter Persönlichkeiten gemeistert werden kann, versteht sich ebenso von selbst, wie die Tatsache, daß die bisher Privilegierten ihre Ausschaltung durch eine neue Führungsmannschaft keineswegs schätzen, sondern vielmehr geneigt sind, ihre ausländischen Freunde in einem solchen Fall um Schützenhilfe zu ersuchen. So geschah es dann auch 1933 zur Genüge zum Schaden der Gesamtinteressen des Volkes. Die vielfältigen Interessen von Millionen von Menschen auszugleichen ist in sich schon schwierig genug. Wieviel schwieriger erst in einer Notzeit, da alle bisherigen Ordnungsgrundlagen versagt haben! Daß nicht nur gutes Zureden, sondern auch Macht dazugehört und diese Macht immer unerwünschte Eingriffe in die "Freiheitssphäre" des einzelnen bedeutet, liegt auf der Hand. Deshalb kann es nirgends so ideale Zustände in dieser Welt geben, die einem jeden gerecht werden. So konnte dies auch 1933 in Deutschland nicht gelingen. Verglichen jedoch mit allen anderen Revolutionen in der menschlichen Geschichte war der Umbruch 1933 die unblutigste Revolution der Geschichte überhaupt, und dies nach einer Kampfzeit, deren Strukturen nicht die NSDAP, sondern der Weimarer Staat zu verantworten hatte. Diese Kampfzeit war durchaus nicht unblutig verlaufen. Und die weitaus blutigeren Konsequenzen im Falle einer kommunistischen Machtentwicklung standen jedem damaligen Erlebniszeugen vor Augen.

Es mußte daher jeden politischen Beobachter damals bereits überraschen, daß Hitler als erstes die Bürgerkriegssituation beseitigt hatte und dann außerdem den wirtschaftlichen Aufschwung in die Wege leitete, — und nicht etwa mit Aufrüstung, wie die gewissenlosen Agitatoren nicht müde werden, immer wieder zu behaupten! Es gehörte zu den Wesensmerkmalen seiner politischen Konzeption, daß er das g a n z e Volk ansprach, aufrief und erfaßte, — nicht nur eine "Klasse", sondern die Intelligenz gleichermaßen wie den Arbeiter, den Beamten wie den Kaufmann, den Binnendeutschen wie den Auslandsdeutschen. Er kämpfte mit ihnen und für sie gegen das Versailler Unrecht, das das deutsche Volk in eine dauerhaft unwürdige, mit Lug und Trug motivierte Unterwerfungsposition zwang, sowie gegen das Vordringen der bolschewistischen Weltrevolutionäre, deren Blut- und Terrorregime bereits jahrelang vorher weltweiten Schrecken verbreitet hatte.

Zu denen, die sich ihm bereits sehr früh — im Jahre 1922 — angeschlossen haben, gehörte ein Mann, der mit hervorragender persönlicher Tatkraft den großen Bereich des Bauwesens erschloß und Organisationen schuf, wie die "Reichsautobahnen" und die "Organisation Todt", die später wesentliche Bestandteile des Nationalsozialismus geworden sind. Ihre erstaunlichen Bauleistungen der Reichsautobahnen, des Westwalls, des Atlantikwalls, der U-Bootbunker sowie der unzählig vielen einzelnen Bauleistungen im Dienste der Wehrmacht und Rüstungsindustrie während der einzelnen Feldzüge des Krieges haben die gesamte Epoche von 1933 bis 1945 mit geprägt, wenngleich die Organisation Todt, ihre führenden Mitarbeiter oder gar erst die in ihr tätige Arbeiter-

schaft auf die politische Entwicklung keinerlei Entscheidungseinfluß nehmen konnten.

Vorab sei hier bereits festgestellt, daß der vorgenannte Arbeitseinsatz keineswegs auf einen Kriegsplan, eine "Verschwörung gegen den Weltfrieden" zurückzuführen war, sondern er jeweils spontan nach den durch die politische Lage gegebenen Bedingungen improvisiert worden war.

Sein Werdegang: Geboren am 4.9.1891, besuchte Dr. Fritz Todt das humanistische Gymnasium in Pforzheim, diente als Einjährig-Freiwilliger beim Badischen Feldartillerie-Regiment Nr. 14 in Karlsruhe und begann 1913 das Bauingenieurstudium an der Technischen Hochschule München. Mit Kriegsbeginn rückte er als Wachtmeister ins Feld und wurde bereits im Oktober 1914 als Leutnant der Reserve zum Badischen Grenadier-Regiment Nr. 110 versetzt. 1915 meldete er sich zur Ausbildung als Flugzeugbeobachter, diente ab Januar 1916 in der Feldfliegerabteilung 70 (Les Baraques) und führte ab Juni 1917 den Reihenbildtrupp der Armee-Abt. 6 (Mars-la-Tour, später Briey). Im August 1918 wurde er im Luftkampf verwundet. Für seine erfolgreichen Einsätze erhielt er das EK I und den Hohenzollernorden. Nach Kriegsende schloß Dr. Todt sein Studium an der TH München ab und trat nach vorübergehender Tätigkeit auf Baustellen des Unteren Inn in die Dienste der bekannten Tiefbauunternehmung Sager und Woerner, München, die mit Straßenbau im ganzen Reichsgebiet beschäftigt war. Dort leitete er mehrere Jahre den Bau großer Wasserkraftanlagen in Ulm und an der mittleren Isar und widmete sich seit 1925 mehr und mehr dem damals aufkommenden neuzeitlichen Straßenbau. Bald wurde er technischer Leiter und Geschäftsführer der von Sager und Woerner ins Leben gerufenen Straßenbaugesellschaft. Seine Doktorarbeit 1932 behandelte das Thema "Fehlerquellen beim Bau von Landstraßendecken aus Teer und Asphalt".



Erster Spatenstich am 23.9.1933.

Bereits in frühen Jahren beschäftigte ihn, wie man Kunst und Technik in harmonische Verbindung bringen kann.

Um diese Planungen verwirklichen zu können, dazu bedurfte es allerdings auch im Rahmen der sich vor allem seit 1931 rasch vergrößernden NSDAP zahlreicher Richtungskämpfe und ein Vordringen bis zur Führung. Doch dies erreichte Dr. Todt weniger durch seine ständige Fühlungnahme mit der wirtschaftspolitischen Abteilung der NSDAP als vielmehr durch seine Denkschriften, Vorschläge und Finanzierungspläne, nach denen 1 Million Arbeiter beschäftigt werden konnten. Es handelte sich um seine Pläne für die Reichsautobahnen "als Reichsstraßen, die sich in keiner Weise um das alte Straßennetz kümmern und allen Anforderungen richtiger Autostraßen entsprechen sollten". Seine Ausarbeitungen hat Adolf Hitler sehr genau durchgelesen und ihn sofort als den "Richtigen" an seine Seite geholt. So ergab es sich, daß Adolf Hitler und Dr. Todt erstmals im Jahre 1933 zusammentrafen.

So brachte Dr. Todt für seinen politischen Einsatz sehr wesentliche Qualifikationen ein: Er war Menschenführung an weiträumigen Arbeitsplätzen und verantwortungsvolle Betriebsführung gewohnt. Seine berufliche Tätigkeit hatte ihn durch ganz Deutschland geführt. So kannte er neben Bayern, auch Pommern, Ostpreußen, Hannover, Sachsen, Württemberg, das Saargebiet und die Pfalz, aber nicht nur ihre landschaftlichen Schönheiten, Seen und Wälder, sondern vor allem ihre Strukturprobleme, ihre soziale Not in der sich technisch rasch verändernden Welt. Und mehr noch: Er kannte auf Grund unzähliger Reisen eine Vielzahl maßgebender Fachmänner der Amts- und Regierungsstellen sowie aller politischen Parteien und war von diesen respektiert als kompetenter Straßenbauingenieur eines in ganz Deutschland renommierten Unternehmens.

Als geschickter Verhandler und Könner seines Fachs hat er manchen Amtsvorstand nicht nur von seiner neuen Deckenbau- und Frostschutzsicherungsmethode,

der Notwendigkeit zur Typisierung der Bauarbeiten und Normierung des Geräteparks überzeugt, sondern auch von seinem politischen Urteil, aus dem er nie ein Hehl gemacht hatte. Hinzu kam ein weiteres: Seine Leidenschaft für das Fliegen und für die Luftbeobachtung. Ihr ist es im wesentlichen zu danken, daß Dr. Todt nicht nur die Trassierung der Reichsautobahnen entwickelt, sondern auch in kurzer Zeit sicher und landschaftsverbunden durchgesetzt hat.

Dieser Reichsautobahnbau konnte wie vieles andere auch damals nur "reichseinheitlich" bewerkstelligt werden und bedurfte daher Führungsgrundlagen, die die Weimarer Politiker nicht zu schaffen in der Lage oder willens waren. So war es nicht verwunderlich, daß Dr. Todt die Durchsetzung seiner Gesamtkonzeption — Beseitigung der Arbeitslosigkeit und Schaffung volkswirtschaftlich hochwertiger Leistungen — nur im Rahmen der NSDAP für realisierbar hielt. Er brachte aber noch etwas ein, was ihn ebenfalls mit Hitler verband: Seine Begeisterung für den Kraftwagen. So hatte auch ihm die deutsche Automobilindustrie sehr bald eine Fülle von Anregungen, das Kraftverkehrsgewerbe stets Schutz und Hilfe zu danken.

Dennoch war dieses gewaltige Vorhaben auch für den "Diktator" Adolf Hitler nicht ohne weiteres realisierbar, wenngleich er bereits im Februar 1933 dieses Straßenbauprogramm in seiner Regierungserklärung angekündigt hatte. Wer weiß wie viele Widerstände taten sich auf: Die NSDAP hatte anfangs nicht einmal die Mehrheit im Kabinett. Abgesehen vom Reichskanzler waren nur 2 Minister (Göring zunächst als Reichsminister ohne Geschäftsbereich, jedoch Ministerpräsident und Innenminister von Preußen und Reichstagspräsident, bald jedoch Reichsminister für Luftfahrt — und Dr. Frick Reichsinnenminister) Angehörige der NSDAP, 9 weitere hingegen nicht. Die Partei selbst war damals durchaus noch nicht so zentral steuerbar wie es später möglich war. Das Ermächtigungsgesetz vom 23.3.1933 war ursprünglich gar nicht in Sicht. Die Grundsätze des privaten Eigentums sollten erhalten bleiben und dennoch Maßnahmen für das Gemeinwohl ermöglicht werden. Von den fachsimpelnden Querelen, denenzufolge kilometerlange gerade Straßen die Fahrer einschlafen lassen, wodurch die Unfallträchtigkeit derartiger Straßen nicht zu verantworten sei, usw. ganz zu schweigen. Auch machten Verwaltungs-, Rechnungsbehörden, sogar die Gauleitungen zwecks Durchsetzung ihrer Sonderwünsche erhebliche Schwierigkeiten, zumal bis dahin Straßenbau uneingeschränkte Ländersache war und selbst der Reichsverkehrsminister auf diesem Sektor keine Weisungsbefugnis hatte. Freilich fehlten auch nicht die Geiferer, die anklagend gegen den Bau dieser Straßen in der internationalen Publizistik Alarm schlugen, indem sie bereits die "Linienführung" dieser Autobahnen als "Beweis für militärisch aggressive Absichten" anboten. Es waren meist dieselben Leute, die tags darauf Hitler vorwarfen, er oder Dr. Todt seien gar nicht die Erfinder dieses Gedankens, sondern sie hätten sich des Plagiats gegenüber der "Hafraba" schuldig gemacht, denn diese hätte das ja alles schon vorgearbeitet gehabt; außerdem führe Hitler den Autobahnbau ja mit "Sklavenarbeitern" aus usw. Die "Hafraba" Gesellschaft hatte ihre Netzplanung auf die Linie Hamburg-Frankfurt-Basel beschränkt. Ihre Vorarbeiten wurden anerkannt, ihr Geschäftsführer Willi Hof als 2. Technischer Direktor in das Unternehmen Reichsautobahnen übernommen, eine Position, die er — von Beruf Rennfahrer — infolge Unfähigkeit jedoch nur 1 Jahr innehatte.



Dr. Todt berichtet während der Fahrt über die Bauleistung des Jahres 1936.

Auch der Bauleiter von Konrad Adenauers Autobahn-Projekt Köln - Bonn, Dipl. Ing. Köster, wurde in den Mitarbeiterstab Dr. Todts berufen und blieb dort bis Kriegsende tätig. (Nach 1945 wurde er vom Bundesverkehrsministerium übernommen).

Die Erfahrungen dieser Fachkräfte blieben gefragt;



Eröffnung der ersten Reichsautobahn-Strecke Frankfurt/M - Darmstadt am 19. Mai 1935. – Hitler selbst hat nie beansprucht, der "Erfinder" der modernen Autobahnen zu sein.



Unmittelbar nach der Angliederung des Sudetenlandes an Deutschland wird dort der Reichsautobahnbau begonnen. Rudolf Heß vollführte hier als "Stellvertreter des Führers" den ersten Spatenstich.

Am 1. März 1939 sind 3.065 km fertiger Strecken dem Verkehr übergeben. Dies hatte bedeutet: Im Bau befindliche Strecken 1.689 km, fertige Brücken und Durchlässe 5.212, im Bau befindliche Brücken und Durchlässe 952, fertige Tankstellen in Betrieb 88, Tankstellen im Bau 10, verlegte Fahrbahndecken 60.644.000 qm, bewegte Erd- und Felsmassen (ohne Mutterboden) 280.264.000 m^3, dazu der abgetragene Mutterboden 152.288.000 qm, eingebaute Baustoffmengen: Zement 5.391.000 t, Kies und Sand 24.296.000 m3, Schotter 8.046.000 t, Pflastersteine 1.680.000 t, Packlage und Bruchsteine 4.191.000 t, Stahlkonstruktionen 269.944 t, sonstiges Eisen 272.368 t. Rund 1.000 Firmen waren eingeschaltet. Von 1933 bis Kriegsbeginn wurden für den Bau der Reichsautobahn 4,19 Mrd. RM ausgegeben, bis Ende 1942 = 5,24 Mrd. RM. Die Reichsautobahnen waren damit das größte einheitliche Ingenieurbauwerk aller Zeiten der Geschichte.

Der Haushalt des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen war ein Teil des Haushalts der Reichskanzlei.

Die "Times" in London stellte am 7.10.1937 fest:

" Die deutschen Autobahnen sind ein Werk, das die Schönheit der Landschaft erhält und sie nicht zerstört. ... Nachdem ich jetzt mehrere hundert Meilen auf den Autobahnen gefahren bin, komme ich zu der Überzeugung, daß die Deutschen das Verkehrsproblem richtig angepackt haben, während wir es verkehrt machen, indem wir Straßen verbreitern. Die deutsche Straßenpolitik kostet weniger, wahrt die Schönheit der Landschaft und gibt den Autofahrern einen so sicheren Weg, wie nur irgend möglich."

Der "Daily Independent Sheffield" am 4.10.1937:

"Wir waren beeindruckt von der Begeisterung aller, die an dem Bau der Straßen beteiligt sind. Die Arbeiter selbst waren die Begeistertsten von allen. Sie sahen alle glücklich und stolz auf ihre Arbeit aus."

Pläne, Entwürfe, Ausführungen wurden verbessert. Der Einsatz hervorragender Kräfte wie Dr. Ing. Hans Lorenz für die Trassierung, Prof. Alwin Seifert für die Landschaftsgestaltung, Prof. K. Schaechterle, Prof. B. Bonatz für die Brückengestaltung und vieler anderer haben nie Kritik an einer falschen Personalauswahl aufkommen lassen, zumal auch die Leistungen aller führenden Mitarbeiter Dr. Todts schon in kurzer Zeit internationales Aufsehen erregten.

Sogar noch nach dem Krieg zollte eine offizielle britische Kommission aus Wissenschaftlern und Politikern in einem ausführlichen Bericht dem Reichsautobahnbau ein ungeteilt hohes Lob. [1]) Das System der sicheren Zu- und Ausfahrten dieser kreuzungsfreien Schnellstraßen, die Anlage der Rasthäuser und Versorgungsstationen, die Beschilderung und die Vermeidung von steilen Kurven machten die britischen Beobachter sprachlos, insbesondere, als sie ihre eigenen Straßenverhältnisse noch in der Nachkriegszeit damit verglichen.

Der historischen Dokumentation wegen sind in diesem Heft zwei Autobahnnetzkarten abgedruckt, die historisch festhalten, wie die ursprüngliche Linienführung der Reichsautobahnen vorgesehen war, welche Abschnitte zuerst erstellt und welche Strecken bis Kriegsbeginn 1939 fertiggebaut waren. Selbst der Laie erkennt sofort, daß diese Linienführung keineswegs von militär-politischen Gesichtspunkten geprägt war. Aber selbst wenn es so gewesen wäre: wer setzt die Maßstäbe dafür, was ein Volk tun darf und was nicht? Der Völkerbund hatte sich bereits damals in viel wesentlicheren Problemkomplexen als inkonsequent und unfähig erwiesen, international verbindliche Grundsätze aufzustellen.

Immerhin hat das Reichskabinett am 28.6.1933 das Gesetz über die Errichtung des Unternehmens "Reichsautobahnen" verabschiedet und die Einsetzung eines "Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen" beschlossen. Am 5.7.1933 hat der Reichskanzler Dr. Todt in seine neue Aufgabe eingewiesen.

Das Unternehmen "Reichsautobahnen" war zunächst eine Gesellschaft, die zur Hälfte in den Händen der Reichsbahn lag. Geld und Fachkräfte mußte nach dem Kabinettsbeschluß zu einem beachtlichen Teil die Reichsbahn zur Verfügung stellen, die 50 Millionen Reichsmark als Darlehen für die neue Aufgabe einbrachte und deren Generaldirektor Dr. Dorpmüller Beiratsvorsitzender des Unternehmens "Reichsautobahnen" wurde. Erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1940 wurde diese Gesellschaft in ein reines Reichsunternehmen überführt. Ihre führenden Mitglieder wurden Reichsbeamte.

In seiner eigenen kleinen Behörde am Pariser-Platz 3 in Berlin ließ der Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen einheitliche, praxisbezogene und ressortüberwindende Richtlinien für den Bau der Reichsautobahnen und den Ausbau des Reichsstraßennetzes entwickeln. Den Behördendienstweg betrachtete er aber als zeitaufwendiges "Schotterwerk", in dem Selbstinitiative, Führungsgedanken und Eigenverantwortung weitgehend zermahlen würden. Daher wollte Dr. Todt seine Arbeit nicht mit einem aufgeblähten Behördenapparat anpacken. Vielmehr besprach er als Inspektor ständig vor Ort an der Vielzahl der Arbeitsstellen die anstehenden Probleme und überzeugte sich auch davon, wie ernst die Unternehmerschaft die Arbeitskameradschaft nahm.

Die unmittelbare Schulung der im Straßenbau tätigen Ingenieure — gleichgültig, ob sie in den Straßenbauunternehmungen oder in den Behörden tätig waren — betrachtete er als ein besonders geeignetes Mittel, um seine Gedanken bis an die Baustellen durchzusetzen. Entsprechende Lehrgänge fanden laufend auf der Plassenburg bei Kulmbach statt. In ihnen wurden nicht nur Führungsanweisungen vermittelt, sondern echter Gedankenaustausch gepflegt und damit die Voraussetzungen geschaffen, um alle materiellen, technischen und wissenschaftlichen Fortschritte in den verschiedenartigsten Fachgruppen zu fördern, wie mechanischer Technik, Chemie, Berg- und Hüttenwesen, Energiewirtschaft, Bau und Verkehr.

So schuf Dr. Todt auch nicht von vornherein eine neue Organisation — obgleich er natürlich einer Dienststelle in Berlin und regionalen Oberbauleitungen und Fachreferaten vorstand, sondern die Organisation, die später mit dem Beginn der Bauten am Westwall 1938 seinen Namen trug, hat sich von Aufgabe zu Aufgabe ständig selbst entwickelt, und zwar aus der Zusammenarbeit von Baufirmen, Ingenieurbüros und Dienststellen der Partei und des Staates.

Bereits im Jahre 1933 waren 2,7 Millionen Erwerbslose wieder in Arbeit vermittelt worden. Fast eine Million von ihnen hat die Bauwirtschaft absorbiert. Am 23. September 1933 erfolgte feierlich der erste Spatenstich für die Reichsautobahnen bei Frankfurt am Main zur Erschließung der ersten Teilstrecke nach Darmstadt, die schließlich am 19. Mai 1935 dem Verkehr übergeben wurde. Am 27. September 1936 war der 1.000. Kilometer, am 17. Dezember 1937 der 2.000., am 15. Dezember 1938 der 3.000. Kilometer Reichsautobahn fertiggestellt worden. Hierbei ist nicht nur die neuartige, ungestörte 2 - spurige Trassenführung in jeweils zwei parallelen Fahrtrichtungen erwähnenswert, sondern auch die grundsätzliche Anwendung der Bodenmechanik, die möglichst frostschädenfreie und dauerhaft beständige Straßen gewährleistete.

Die Schaffung umsetzbarer Wohnlager für die rasche und zweckmäßige Unterbringung der Arbeiter, häufig weitab von größeren Wohngebieten, war damals sensationell und vorbildlich und sollte für die späteren Erfordernisse des Westwalls sowie der Kriegszeit erhebliche Erfahrungsgrundlagen liefern.

Für ein weiteres wesentliches Mittel, seine Gedanken

1) R. Stommer, "Reichsautobahn", Marburg 1982, Jonas Verlag

und Anordnungen in seinem Dienstbereich durchzusetzen und auch einer breiteren Öffentlichkeit bekanntzumachen, hielt er die Gründung einer Zeitschrift. Diese wurde schließlich als Monatszeitschrift vom "Volks und Reich"-Verlag mit dem Titel "Die Straße" herausgebracht und fand infolge ihrer ständigen Mahnung zum naturverbundenen Bauen und ihrer Kritik an verfehlten Bauausführungen weite Resonanz.

Dr. Todt schrieb einst:

"Es gibt leider immer noch Menschen, die glauben, dieses Streben nach landschaftsverbundenem Schaffen sei eine Art Postkutschen-Romantik, die früher oder später doch einer nüchternen Auffassung Platz machen müßte. Es reizt mich seit langem, diesen Ansichten einmal den Einfluß gegenüberzustellen, die die Landschaft auf die größten Deutschen, vor allem auf die produktiv Schaffenden ausgeübt hat.

Der Einfluß, den eine gesunde Landschaft auf ein ganzes Volk und seine besten Menschen ausübt, wird in der Technik häufig nicht genügend berücksichtigt, weil er sich nicht in Zahlen ausdrücken läßt. Hier muß noch in stärkerem Maß als bisher das Gewissen aller technisch Schaffenden aufgerüttelt werden."

Heute nennt man dieses Bemühen "Umweltschutz" und tut so, als habe man es soeben erst gerade erfunden bzw. entdeckt.

Als nicht minder wichtig betrachtete Dr. Todt die Pflege einer "anständigen Baugesinnung", die Verpflichtung seiner Mitarbeiter auf die Berufsauffassung und Baugesinnung eines "deutschen Baumeisters". Es ist sein Verdienst, daß Ingenieure und Architekten wieder lernten, wahre Gemeinschaftssarbeit zu leisten.

Dr. Todt hatte die besten Landschaftsgestalter und Forstleute herangezogen, die ihm halfen, die Straßen in die Landschaften harmonisch einzugliedern und anstelle gerodeter Waldstreifen Millionen junger Bäume und Sträucher neu zu pflanzen. Mit drei Millionen junger Pflanzen je 1.000 km Autobahn wurden ganze Wälder neu gepflanzt, eine Leistung, die normalerweise gar nicht mehr gesehen und gewürdigt wird. Man beachte in diesem Zusammenhang das "Schutzwaldgesetz" vom 14.5.1936 und seine Auswirkungen auf das Gebiet der Naturpflege und des Naturschutzes.

Als dem unbestritten führenden Techniker, der er durch den Bau der Reichsautobahnen geworden war, fiel Dr. Fritz Todt auch das "Amt für Technik" in der Parteileitung zu, das dazu bestimmt war, die im Reichsgebiet vorhandenen technischen Verbände, Vereine und Institutionen auf die Ziele der Partei auszurichten. Im Gegensatz zu vielen anderen, durchaus nicht großzügig durchgesetzten, Gleichschaltungsprozessen hat es Dr. Todt verstanden, durch Überzeugung, Leistung und Geduld die 3 großen Technik-Vereine als Fachgruppen Elektrotechnik, Mechanische Technik und Chemie weiterbestehen zu lassen, ebenso wie die Vereine der Bauwirtschaft als "Fachgruppe Bauwesen" repräsentativ zusammengefaßt wurden. Dieses Minimum an Gleich-



3.000 Arbeiter der Reichsautobahn waren zur Eröffnung des 3.000. km vom Reichskanzler nach Berlin in die Deutschlandhalle zum gemeinsamen Mittagessen eingeladen worden. Dr. Joseph Goebbels hielt die Festansprache. — Als Grundsatz galt, daß bei allen Festlichkeiten die Bauarbeiter selbst in großer Zahl vertreten sein und an den Ehrungen teilhaben sollten.

schaltung hat ihm viele Sympathien erschlossen, auch als infolge der späteren Kriegslage und der damit verbundenen Zwangsbewirtschaftung jeder Beteiligte die Notwendigkeit einer steuernden Lenkung durch die jeweilige Fachgruppe einsah.

Wenig bekannt ist, daß Dr. Todt in München mehrere Jahre hindurch eine Forschungsstelle für Ingenieur-Biologie unterhielt, die dem Ingenieur an Modellen und Veröffentlichungen zeigen sollte, daß nicht alle Aufgaben mit Stahl und Beton, sondern oft viel besser mit tiefwurzelnden Pflanzen oder Stärkung des Wasserrückhaltevermögens benachbarter Flächen zu lösen sind.

Einen Fehler jedoch hatten die Autobahnen von Anfang an: sie waren mit einer lediglich für PKW-Verkehr berechneten Betonfahrbahndecke und entsprechendem Untergrund angelegt, die den Belastungen eines nach und nach sowohl an Zahl als auch an Gewicht wachsenden Lastkraftwagenverkehrs nicht gerecht wurden. Dieser Fehler ist von einem Historiker mit besonderem Nachdruck hervorzuheben, da die Ankläger Deutschlands bis heute nicht müde werden zu behaupten, Hitler habe die Autobahnen für militärische Zwecke gebaut. Hätte er dies tatsächlich erwogen, so hätte er besonderen Wert auf die Traglast von LKW-Kolonnen, Geschützen und Panzern gelegt. Die Abartigkeit solcher auf "deutsche Schuld" abgestellten Agitation zeigt sich aber auch — unabhängig hiervon — darin, daß bis in die letzten Kriegsmonate hindurch der weitaus größte Anteil aller Militärtransporte von der Reichsbahn bewältigt wurde. Im übrigen hatte von Anbeginn an das Reichswehrministerium keinerlei Interesse an dem geplanten Ausbau oder der Trassierung dieser neuen Straßen gezeigt und auch keinerlei Einfluß darauf zu nehmen versucht.

Im übrigen wurden keineswegs zuerst die Ost-West Autobahnen gebaut, sondern die Nord-Süd Trassen: Ruhrgebiet - Köln - Frankfurt - Stuttgart - München - Salzburg oder Berlin - Leipzig - Nürnberg - München. Zu Beginn des Weltkrieges waren nur diese Linien durchgängig befahrbar, bei den Ost - West Verbindungen gab es beachtliche Lücken; außerdem endeten sie keineswegs an den Grenzen, sondern bei Stettin, Frankfurt/Oder und Breslau.

Franz W. Seidler verweist in seinem Buch "Dr. Fritz Todt — Baumeister des Dritten Reiches" auf den Beschäftigungseffekt dieses Vorhabens:

"Nachdem die Reichsregierung am 26.3.1934 das 'Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung' erlassen hatte, erforderte die Wegeunterhaltspflicht des Reiches für fast 40.000 km Reichsstraßen zusätzliche Arbeitsplätze für 155.000 Arbeiter. Neben den 125.000 Mann an den Autobahnen und weitere 120.000 in Steinbrüchen, Lieferwerken und Nebenbetrieben waren im Tiefbau also etwa 400.000 Personen beschäftigt. Unberücksichtigt blieben bei dieser Summierung die Arbeitsplätze, die auf Grund der expansiven Bautätigkeit in der Baumaschinenindustrie neu entstanden. Während zu Beginn der Autobahnarbeiten der Einsatz von Maschinen unerwünscht war, führte der wachsende Arbeitskräftemangel ab 1935 dazu, daß immer mehr Geräte eingesetzt wurden. 1936 waren 2.300 Baulokomotiven, 50.000 Rollwagen, 800 Betonmaschinen und 500 Bagger im Einsatz. Die Zementindustrie produzierte 1936 1.000.000 Tonnen für den Autobahnbau, das war etwa 10% der gesamten Zementerzeugung.

Für den Betrieb der Autobahn-Tankstellen wurde eine private Gesellschaft unter führender Beteiligung des Reiches gegründet, an die die Gesellschaft 'Reichsautobahnen' die Tankanlagen verpachtete. In einem Streifen von 10 km Breite auf beiden Seiten der Autobahnen verbot Todt den Bau von privaten Tankstellen, um die Rentabilität der an der Autobahn erstellten nicht zu gefährden." 2)

Wem bekannt ist, daß der Autobahnbau mit Begeisterung nahezu auch aller Arbeiter durchgeführt worden ist, wird sich wundern, wenn er vernimmt, daß der Grundlohn im anfänglich sogenannten "Streckentarif" 52 Pfennig je Stunde für den ungelernten Arbeiter betrug, für den Verheirateten 3 Pf. pro Stunde mehr. Doch der Arbeiter stellte bei aller Erschwernis, die seine Tätigkeit auf ferngelegenen Baustellen mit sich brachte, fest, daß für ihn gesorgt wurde: nicht nur mit Arbeit, die er solange entbehrte, sondern auch mit Mahlzeiten, gepflegten Unterkünften, kostenloser Beförderung vom und zum Arbeitsplatz, Ausfallunterstützung in den Wintermonaten, Familienheimfahrten, Kraft-durch-Freude-Urlaub. Denn gerade in jenen Jahren vollzog sich gegenüber "den Zeiten von Weimar" ein gewaltiger sozialpolitischer Wandel, der im In- und Ausland nicht ohne Eindruck blieb. Würde man diesen unberücksichtigt lassen, wäre vieles unerklärlich, was damals wirklich geschah.

Der Reichsautobahnbau wäre unvollständig geschildert, wollte man die hiermit verbundene Gesetzesgrundlage unerwähnt oder zu kurz kommen lassen, die die Konzeption und Durchsetzbarkeit erst ermöglicht hat. So hat das Gesetz vom 26. März 1934 über die Autobahn hinaus jene "Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung" geschaffen, die noch heute unangefochten gültig ist und die unser heutiges Straßennetz in seiner Art und in seinem Ausmaß bestimmt:

1. Die Einteilung des Straßennetzes in Reichsautobahnen, Reichsstraßen, Landstraßen I. und II. Ordnung sowie Gemeindestraßen.

2. Die Regelung der Zuständigkeiten bzw. Baulastträger: Das Reich für Reichsautobahnen und Reichsstraßen, die Länder für die Landstraßen I. Ordnung, die Kreise für die Landstraßen II. Ordnung und die Städte und Gemeinden für die Gemeindestraßen.

3. Vereinheitlichung der Verwaltung für die Gesamtheit der Straßen, so daß auch Planung und Bau nach koordinierten Gesichtspunkten vorgenommen werden konnten.

Am 1. Juni 1938 wurden die Dienststellen der

2) Franz W. Seidler, "Fritz Todt — Baumeister des Dritten Reiches", München - Berlin 1986 S. 107.

Reichsautobahn — bislang der Reichsbahn angegliedert — durch das "Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Autobahn" in eine unmittelbare Reichsbehörde umgewandelt.

Diesen Abschnitt im Leben und Wirken Dr. Fritz Todts mag ein nunmehr 81-jähriger Bauingenieur aus Danzig abschließen, der dem Bundespräsidenten Ernst v. Weizsäcker in einer Antwort auf dessen "Befreiungsrede" vom 8. Mai 1985 u.a. schrieb:

"Sehr geehrter Herr Bundespräsident!

... Sie, Herr Präsident, erklären so oft, Sie suchten die historische Wahrheit und versuchen diese zu verkünden. Ihre verschiedentlichen Ausführungen, mit denen sie das Wollen und Handeln der zum Anfang dieses Jahrhunderts geborenen deutschen Generationen kritisieren, gaben mir ernsthafte Zweifel hinsichtlich der Echtheit oder Tiefgründigkeit Ihrer Bemühungen. ...

Sehr häufig erwähnen sie das arme polnische Volk, das unter der deutschen Zwangsherrschaft unschuldig so gräßlich gelitten habe. Da aber, Herr Präsident, glaube ich aus persönlicher Erfahrung gründlicher informiert zu sein, wobei ich nur einiges wenige hervorkehren möchte.

Ich habe schon in den Jahren 1924 - 1926 als Student an der TH Danzig beim Passieren des Korridors durch Westpreußen im Durchgangseisenbahnzug das Verhalten durch die polnischen Bewacher als empörend empfunden. Sie bedrohten uns mit ihren Waffen, wenn wir im Sommer bei Hitze einmal ein Zugfenster zu öffnen versuchten.

Es ist Ihnen offensichtlich nicht bekannt, daß es die polnischen Unterhändler 1918 entgegen der Wilson-Devise vom Selbstbestimmungsrecht der Völker auf Grund falscher Geschichtsargumente und grafischer Zahlen erreicht haben, daß weder in Westpreußen noch in Danzig abgestimmt werden sollte. Damit entstand bereits, wie verschiedene internationale Politiker frühzeitig festgestellt haben, der Ansatz zu einem neuen zukünftigen Krieg.

Die östlichen Teile Oberschlesiens vermochte Polen mit Hilfe französischer Truppen zu rauben, obwohl dort die Abstimmung eine deutsche Mehrheit ergeben hatte. Das südliche Ostpreußen stimmte mit überwältigender Mehrheit für Deutschland, was jedoch die Polen nicht hinderte, weiterhin unrechtmäßig vorzugehen.

Nach Ablegung der 2. Staatsprüfung 1933 in Preußen trat ich Anfang 1934 in die Danziger Bauverwaltung ein. Auf Grund von Prädikatsexamina und Leistungen im Dienst stieg ich zu verantwortlichen Positionen auf und gewann Kenntnisse auch von politischen Zusammenhängen.

Während der ganzen Zeit bis 1939 stand Danzig im Kampf um sein Überleben. Es hatte zwar eine eigene Währung, war aber durch das Versailler Unrecht in die polnische Wirtschaftshoheit eingegliedert, was den Polen die Würgegriffe über Jahre hinweg gegen das Danziger Eigenleben ermöglichte..

Der Danziger Gulden mußte abgewertet werden, Notstandsarbeiten, mit denen ein Minimum der Lebensbedürfnisse für die zahlreichen Erwerbslosen knapp bezahlt werden konnte, wurden eingerichtet. An der Organisation hatte ich mitzuwirken und kenne daher die objektiven Ursachen und Auswirkungen. ...

Damals begannen wir auf Bitten der Behörde Dr. Todt in Berlin die Fortführung der Reichsautobahn aus dem Raume Bütow in Ostpommern über den Korridor und Danziger Gebiet bis zum Anschluß an den ostpreußischen Torso bei Elbing zu planen. Meine Tiefbauabteilung, die von abgeordneten Ingenieuren aus Königsberg und Berlin verstärkt worden war, hat die vorläufigen Vorarbeiten für den Abschnitt im Korridor an Hand alter Meßtischblätter und Ortsbesichtigungen sowie die endgültigen Vorarbeiten für den Abschnitt des Danziger Freistaatsgebietes bis Elbing (auf dieser Strecke nur konnte vermessen und konnten die Baugrundverhältnisse durch Bohrungen untersucht werden) durchgeführt. Nach einigen harten Arbeitsmonaten, die wir begeistert in der Hoffnung geleistet hatten, an einer Zukunftslösung, die endlich einen sinnvollen Ausweg aus der verfahrenen politischen Lage erwarten ließ, mitzuarbeiten, gingen wir nach Berlin.

Wichtig zu ergänzen ist, daß die zugehörigen Kostenanschläge streng auf den damaligen wirtschaftlichen Grundlagen beruhten, d.h. in polnischen Zloty, Danziger Gulden und in RM ermittelt worden waren.

Diese exterritoriale Autobahn sollte unter Beibehaltung der international festgelegten Verhältnisse verwirklicht werden. Hätte man an eine Änderung durch Krieg gedacht, so hätte man damals die Kalkulation doch wesentlich einfacher auf RM-Basis aufstellen können.

Dieses von uns in Danzig bearbeitete Autobahnprojekt wurde Gegenstand eines Vorschlages von Hitler zur friedlichen Lösung der untragbar gewordenen politischen Verhältnisse für Ostpreußen und Danzig und für die deutsche, in Westpreußen verbliebene ansässige, Bevölkerung, die in stark zunehmendem Maße unterdrückt wurde. ..."



Parteigründungsfeier im Bürgerbräukeller, München. — Dr. Todt 3. v. r. unter den ältesten Mitkämpfern Hitlers. — Dennoch fand die erste persönliche Begegnung erst 1933 statt.

Der Westwall

Als Folge der vom tschechischen Staatspräsidenten Eduard Benesch am 20. Mai 1938 durchgeführten provokativen Generalmobilmachung, die — wie wir heute wissen — einen europäischen Krieg auslösen sollte, übertrug Hitler Dr. Todt die Bauleitung für den unverzüglich zu errichtenden Westwall. Die an sich zuständig gewesenen Festungspionierstäbe waren der bauwirtschaftlichen Aufgabe: Steuerung des Unternehmer- und Arbeitseinsatzes, Materialbeschaffung, -verteilung, -transport, konzentrierte Großbauleistungen nicht gewachsen.

Daher war es folgerichtig, daß das Unternehmen "Reichsautobahnen", das unterdessen auf 13 Oberste Bauleitungen mit 4.500 Angestellten und Beamten angewachsen war, bei der Schaffung der Westwallbauleitung durch Abgabe von Personal und Unternehmer Hilfe leistete. Entscheidend für die Bewährung der neuen Organisation war die bewußte Pflege von Selbstinitiative, Eigenverantwortung und Improvisation. Bereits im September 1938 hatte die "Abteilung Wiesbaden des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen" über 6.000 Bunker und weit über 1 Million cbm Beton erstellt, ohne daß dadurch eine Verkürzung des Bauprogramms der Reichsautobahnen (jährlich 1.000 km) eingetreten wäre.

Ganz im Gegenteil war nach dem Anschluß Österreichs an das Reich mit dem Autobahnbau von München nach Salzburg, und nach dem Anschluß des Sudetenlandes mit dem dortigen Autobahnbau begonnen worden. Auch für 1939 blieb ein weiteres Bauziel von 1.000 km angesteuert.

Auf dem Reichsparteitag 1938 wurde dann erstmals der Begriff "Organisation Todt" geprägt.

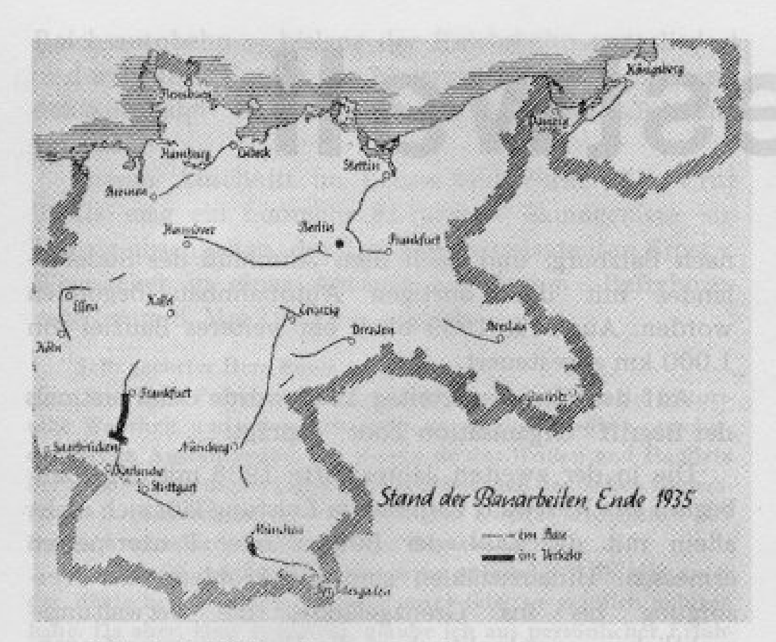
Die in der zweiten Jahreshälfte 1938 mit dem Baubeginn des Westwalls vollbrachte Leistung läßt sich nicht allein mit der Zahl der Bunker oder Panzersperren ermessen. Hinzuzuzählen sind die Probleme der Versorgung bis ins Grenzgelände, die verwaltungsrechtlichen, sozialpolitischen, die Unterbringungsfragen. Dies alles war nicht allein über den normalen Instanzenweg zu erledigen, sondern wurde dadurch gelöst, daß alle hiervon betroffenen Ministerien und Dienststellen des Reiches, der Partei und der Wirtschaft ständige Vertreter nach Wiesbaden abgestellt haben, die mit Entscheidungsvollmacht für ihren Aufgabenbereich ausgestattet waren: Reichsarbeitsministerium (er hatte z.B. die Befugnis, die Lohn- und Arbeitsbedingungen aller am Westwall Tätigen selbständig zu regeln), Rechnungshof, Reichsbahn, Polizei, Deutsche Arbeitsfront, Reichspost, Wirtschaftsgruppen Bauindustrie und Bauhandwerk, Reichsforstmeister, Reichsärzteführer.



Zum Eröffnungstag der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung am 17. Februar 1939 in Berlin sprach Adolf Hitler zu 400 Arbeitern der Automobilindustrie, des Autobahnbaues und Soldaten motorisierter Truppenteile, die seine Gäste waren.

Am 9.12.1938 ernannte der Generalbevollmächtigte für den Vierjahresplan, Hermann Göring, Dr. Todt zum "Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft", womit diesem die schwierige Aufgabe zufiel, das Bauwollen und die -möglichkeiten aller öffentlichen und privaten Stellen so zu lenken und zu drosseln, daß vorrangig die Anliegen der Wehrbereitschaft mit den begrenzten Rohstoffen von Stahl, Zement und Holz (vornehmlich) erfüllbar blieben.

Der Westwall mit seinen 630 km Länge war bis zum 1. September 1939 (Kriegsbeginn) auf 13.700 Bunker (6,5 cbm Beton und Eisenbeton jeweils) angewachsen. Diese Leistung war mit 400.000 Dienstverpflicheten auf Grund der



am 22. Juni 1938 erlassenen "Verordnung zur Sicherstellung des Kräftebedarfs für Aufgaben von besonderer staatspolitischer Bedeutung" erstellt worden.

Diese Verordnung sah vor, daß jeder in Deutschland Beschäftigte auf eine bestimmte Zeit, auch ohne seine Zustimmung, vom Arbeitsamt in einer anderen Tätigkeit dienstverpflichtet werden konnte. Dabei wurde ihm grundsätzlich sein bisheriger Verdienst mittels eventueller Ausgleichzahlung garantiert. Im Wege der Dienstverpflichtung sind rund 200.000 Arbeitskräfte in wenigen Tagen aus allen Teilen des Reiches zum Westwall herangeholt worden, von denen die meisten nach Ablauf der zunächst auf ein halbes Jahr vorgesehenen Dienstzeit freiwillig länger blieben. Diese Dienstverpflichtung wurde während des Krieges für den Einsatz der Arbeiter in großem Umfang auf allen Wirtschaftsgebieten angewandt. Die einheitliche Lohntarifregelung hatte sich ebenfalls so bewährt, daß sie auch später, als die OT in ganz Europa arbeitete, beibehalten wurde.

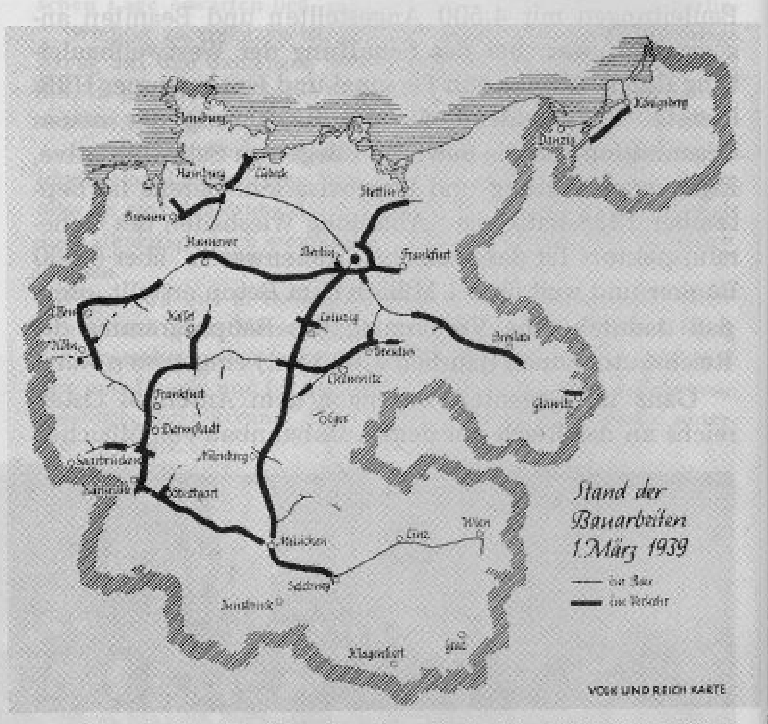
"Auch der Gerätepark wurde aus dem ganzen Reich zusammengezogen. Neben Baggern, Greifern, Rammen, Kompressoren, Förderbändern und Wasserwagen kamen 3.000 Betonmischmaschinen von überall her an den Westwall. Die Reichsbahn setzte bis zu 9.000 Waggons täglich für den Baustofftransport ein. Die Zahl der benötigten Lastkraftwagen stieg auf 16.000. Ein Drittel der gesamten Rheinflotte diente der Materialbeförderung. Die Deutsche Reichspost stellte 4.200 Omnibusse zur Verfügung, um die Arbeiter von den Unterkünften zu den Baustellen und zurück zu bringen.

Die Deutsche Arbeitsfront übernahm die Betreuung der Arbeiter, sorgte für Quartier, Verpflegung und für die Gestaltung der Feierabende. Pro Mann wurden ihr dafür aus öffentlichen Mitteln 5 Pfennige bezahlt. Die SA stellte Feldküchen und Zeltbahnen zur Verfügung. Das NSKK bildete Motorstaffeln. Die SS übernahm die Sicherung der Baustellen. In den Händen des Reichsnährstandes lag der Verpflegungsnachschub. Die NS-Frauenschaft half bei der Betreuung der zu Hause gebliebenen Arbeiterfrauen." 3)

3) Franz W. Seidler aaO. S. 168 - 169.

In Anerkennung seiner Verdienste erhielt Dr. Todt am 6.9.1938 den Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft und am 19.10.1939 den Rang eines Generalmajors der Luftwaffe. Im Februar 1940 wurde Dr. Todt zunächst zum "Generalinspektor für Sonderaufgaben des Vierjahresplanes" und wenige Wochen später zum "Reichsminister für Bewaffnung und Munition" ernannt, eine Aufgabe, die bald die gesamte Rüstungswirtschaft unter seinen Einfluß stellte.

Zunächst baute Dr. Todt eine "Abteilung Rüstungsausbau des Generalinspektors" auf, deren Außenstellen die Obersten Bauleitungen der Reichsautobahnen waren. Sie nahm die Bauwünsche des Heereswaffenamtes, des Oberkommandos der Kriegsmarine und der Luftwaffe entgegen. Diese Dienststelle regelte auch die Durchführung dieser Plandaten, indem sie den Bedarf an Arbeitskräften feststellte und deren Einsatz ver-



Diese beiden Grafiken beweisen eindeutig, daß die Nachkriegsbehauptungen eindeutig falsch bzw. erlogen sind, als sei bereits aus der Linienführung der Autobahnen die strategische Offensiv- bzw. Aggressionsplanung Adolf Hitlers gegenüber den Nachbarn Deutschlands erkennbar oder gar erweisbar.

-

anlaßte, aber auch Kontingente an Baustoffen zuteilte, leistungsfähige Firmen vermittelte oder Objekte in eigener Bauleitung durchführte.

Die Aufstellung der Typenpläne, die Anordnung der Festungsanlagen im Gelände, die Festlegung der Bautermine nach militärischen Dringlichkeitsstufen war Aufgabe des Inspekteurs der Festungen im Oberkommando des Heeres (OKH), der — ähnlich wie Dr. Todt eine "Abteilung Wiesbaden" — eine "Inspektion West" bildete und sie in das Bürogebäude Dr. Todt verlegte, so daß sich dort die Zusammenarbeit reibungslos abwickeln

ließ. Die Bauausführung oblag der OT, wenngleich beim Westwall wie auch bei späteren Bauvorhaben Baueinheiten des Heeres sowie Abteilungen des Reichsarbeitsdienstes (RAD) mit eingesetzt waren, die ihre Weisungen direkt von den Pionierstäben erhielten. Die OT hatte wirtschaftliche und organisatorische, jedoch keine militärische Funktionen. Die Standardisierung von Baumethoden und Bauteilen, der rationelle Einsatz des begrenzten Maschinenparks, unbürokratische Organisationsstrukturen, vorbildliche Menschenführung, Kameradschaft auch gegenüber den fremdländischen Arbeitern und später auch Gefangenen sowie Improvisationsgabe waren die Erfolgsgrundlagen der "Organisation Todt" bis Kriegsende.



Dr. Todt und Reichsstatthalter Sprenger führen die Arbeitskolonne zum ersten Spatenstich für die Reichsautobahnen am 23.9.1933.

Xaver Dorsch schnitt in seinen Niederschriften als Internierter ein weiteres Thema an:

"Eine besondere Erwähnung verdient das Verhältnis der OT zur Partei bzw. zur deutschen Arbeitsfront:

Um in raschester Zeit große Arbeitermassen einsetzen zu können (bis zu 250.000 Mann), war es notwendig, für die entsprechende Unterbringung, Verpflegung, allgemeine und kulturelle Betreuung (Filme, Theater usw.) zu sorgen. Die Deutsche Arbeitsfront (DAF) hatte sich bereits vorher durch ihre sonstigen Aufgaben, insbesondere durch ihre Abteilung Kraft durch Freude (KdF) die notwendigen Einrichtungen geschaffen und die entsprechenden Erfahrungen hierfür gesammelt. Dr. Todt beauftragte daher die DAF mit der Betreuung der Westwallarbeiter. Die DAF fungierte hier als Wirtschaftsunternehmen und nicht als politische Einrichtung. Sie bekam die Durchführung der ihr übertragenen Aufgaben vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bzw. vom Arbeiter bezahlt. (Unterkunft, Verpflegung und kulturelle Betreuung pro Kopf und Tag etwa 1,20 RM; den Bau der Unterkünfte hatte die DAF nicht, dieser wurde von der OT durchgeführt).

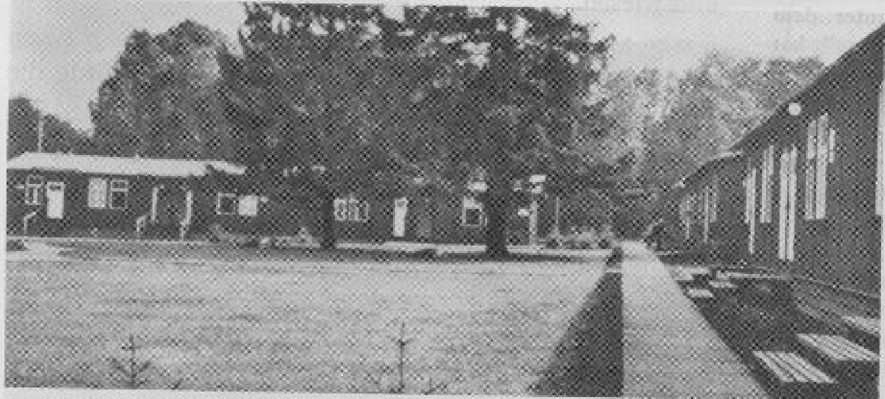
Ganz anders ist die Stellung der Partei bzw. der DAF als politische Organisation zur Organisation Todt zu bewerten. Gesetzlich mußte in jedem deutschen Betrieb ein Betriebsobmann sein, der

1. im Auftrag des Reichsorganisationsleiters der Partei (nicht des DAF-Führers) Dr. Ley für die politische Ausrichtung der Gefolgschaft einschließlich des Betriebsführers der Partei gegenüber verantwortlich war,

2. als Sprecher der Gefolgschaft für deren soziale Belange gegenüber dem Betriebsführer auftreten mußte.

Der Betriebsobmann war also auch in jedem Betrieb des Westwalles, d.h. auf jeder Baustelle eingesetzt.

Die Deutsche Arbeitsfront hat beim Bau des Westwalles auf sozialem Gebiet zweifellos Hervorragendes geleistet. Allerdings kam es zu mancherlei Mißhelligkeiten. Dies war insbesondere darauf zurückzuführen, daß die politische Organisation hier als Wirtschaftsunternehmen auftrat und selbstverständlich deswegen der besonderen Kritik ausgesetzt war. Jede unberechtigte und manchmal auch berechtigte Klage über mangelhaftes Essen usw. wurde auf ein Versagen der politischen Einrichtung verbucht. Es ist allerdings festzustellen, daß bei dem Mangel an Zeit im ersten Stadium des Westwallbaues eine andere Regelung der Betreuung durch die DAF gar nicht möglich gewesen wäre. ..."



Im Herbst 1934 arbeiteten bereits 70.000 Männer am Autobahnbau. Soweit sie nicht in nächster Nähe ihres Wohnortes an den Baustellen eingesetzt waren, wurden sie in Lagern, umgebauten Sälen und Privatquartieren untergebracht. Soweit Generalinspektor Dr. Todt Mängel bei der Unterbringung vorfand, förderte er den Aufbau neuer Wohnlager unter Mitwirkung der Deutschen Arbeitsfront. So entstanden die je 200 Mann fassenden Wohnlager der Reichsautobahner. Binnen kurzer Zeit gab es bereits 330 solcher Wohnlager, deren moderne Anlagen Aufsehen erregt haben.

Mit Kriegsbeginn

Nach Kriegsbeginn am 1.9.1939 wurde der Westwall weiter verdichtet (1940 = 8,8 Millionen cbm Beton), doch nunmehr unter neuartigen Bedingungen: teilweise in Reichweite zuweilen schußfreudiger französischer Geschütze. Die deutsche Grenzzone wurde evakuiert, Bauarbeiter und Soldaten, die die Bunker bereits besetzt zu halten hatten, standen Schulter an Schulter und mußten aus völkerrechtlichen Gründen gekennzeichnet sein. Dies geschah zunächst durch die sogenannte "Kampfbinde", die als Zeichen das Hakenkreuz trug, sodann durch eine braune Uniform mit Kampfbinde. OT-eigene Verpflegungslager mußten mit der Versorgung der Wehrmacht koordiniert werden, Baustellen, Baustofflager, Entladeeinrichtungen waren zu tarnen, ein OT-eigener Sanitätsdienst sowie Bekleidungsapparat erwiesen sich als ebenso unerläßlich wie eine kriegsmäßige "Frontführung" zum Schutz der nicht militärisch ausgebildeten Arbeiter. Die Frontführer bei den Einsatzgruppen, Einsätzen, Oberbauleitungen, Firmenbauleitungen wurden Betriebsobmänner. Chef der Frontführung war der Hauptbetriebsobmann der DAF (Deutsche Arbeitsfront) in der OT. Alle Anweisungen, die auf Grund des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit und auch sonst von der DAF erteilt werden konnten, liefen über den Chef der Frontführung.

"Alle die Maßnahmen, die dem Einsatz der OT unter der direkten Einwirkung des Krieges dienten, wurden unter dem Begriff ' Frontführung' zusammengefaßt. "Frontführung" hat demnach nichts zu tun mit der Führung von Baueinheiten und ihrem technischen Einsatz, Frontführung umschließt die Sorge um die Erhaltung der Arbeitskraft.".

"Bei Kriegsbeginn wurde ich von Dr. Todt nach dem Westwall gerufen und mit der Bildung der Frontführung beauftragt. Aus meiner Tätigkeit ergaben sich nach kurzer Zeit eine Menge Reibungsflächen mit der Partei und insbesondere der DAF, welche die Aufgaben der Frontführung als ihre Angelegenheit ansah. Bei allem guten Willen der DAF und ihren Leistungen, die keineswegs verkannt werden sollen, mußte ich nach kurzer Zeit darauf dringen, daß die OT, so wie jedes Groß-Unternehmen, für ihre Arbeitskräfte allein verantwortlich blieb und daß die der DAF gesetzmäßig zustehende Anordnungsbefugnis nicht mehr von allen möglichen Stellen der DAF den unteren Dienststellen der OT gegenüber ausgeübt wurde, sondern daß notwendig erscheinende Anordnungen nur noch an den Chef der Frontführung ergingen. Die DAF suchte dies abzubiegen mit der Begründung, daß gerade die örtlichen Dienststellen der DAF bei ihrer Verbundenheit mit allen sonstigen örtlichen Dienststellen von Staat, Partei und Wirtschaft den örtlichen Stellen der OT am besten helfen könnten. Es entspann sich zwischen der DAF und der OT ein unerfreulicher Kampf, der den ganzen Krieg über dauerte und zu scharfen Auseinandersetzungen mit Dr. Ley führte. Entscheidend für die Beurteilung der Arbeit der OT in Frankreich — deshalb werden diese Dinge hier angeschnitten — war es, daß mit dem Vormarsch nach Frankreich die DAF sich auf ihre 'örtlichen' Beziehungen usw. nicht mehr berufen konnte. Diese Angelegenheit wurde von mir benutzt, um Dr. Ley die Zustimmung abzunötigen, daß die OT als ein Betrieb anerkannt und die Aufgabenstellung des Betriebsobmannes bei den einzelnen Einheiten nun nur noch vom Chef der Frontführung wahrgenommen wurde. Die Frontführer bei den Einsatzgruppen, Einsätzen, Oberbauleitungen, Firmenbauleitungen wurden Betriebsobmänner, der Chef der Frontführung war Hauptbetriebsobmann der DAF in der OT. Alle Anweisungen, die auf Grund des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit und auch sonst von der DAF gegeben werden konnten, mußten über den Chef der Frontführung laufen...."

Die OT zählte fortan zum Wehrmachtsgefolge, unterstand einsatzmäßig und disziplinär den Armeekommandos und hatte Anspruch auf Wehrmachtsverpflegung, Marketenderware, Feldpost, militärisches Fernsprechnetz und Wehrmachtsfahrscheine für die Eisenbahn; ihre Nachschubgüter erfolgten mittels Wehrmachtsfrachtbriefen. Hingegen gab es keine OT-eigene Gerichtsbarkeit, lediglich eine OT-eigene Disziplinarordnung. Vergehen oder Verbrechen wurden zur Aburteilung dem örtlich zuständigen Wehrmachtsgericht überwiesen.

Mit den sogleich im September 1939 nach Polen entsandten Brücken- und Straßenbautrupps wurde die Organisation Todt erstmals im Ausland eingesetzt. Sie bildeten den Kern der späteren deutschen Bauverwaltung im polnischen Gebiet, die als "Abteilung Bauwesen" jeweils zentral beim Reichsstatthalter des Warthegaues in Posen und beim Generalgouverneur in Krakau zusammenlief.

Xaver Dorsch schrieb zur weiteren Entwicklung:

"Die OT war zunächst unbewaffnet. Mit dem Einsatz in Rußland — insbesondere im Partisanengebiet — sowie in den Partisanengebieten des Balkans, war eine gewisse Bewaffnung der OT zur Verteidigung unvermeidlich geworden. Es wurde vielleicht jeder 10. Mann mit einer Pistole oder einem Beutegewehr ausgerüstet. In einem geringen Umfang wurden zum Schutze besonders gefährdeter Baustellen OT-eigene Schutzkommandos gebildet. Die OT-Angehörigen wurden zu Kombattanten im Sinne der Haager

Landkriegsordnung erklärt. Dies wurde den Feindstaaten erneut besonders bekannt gegeben, als nach Zurückwerfen des feindl. Landungsversuches in Dieppe ein OT-Mann gefesselt und erschossen aufgefunden wurde....

Trotz dieses militärischen Anstriches der OT blieb das wesentliche Merkmal des Arbeiters gegenüber den Soldaten erhalten, bzw. das einer zivilen Bau-Organisation gegenüber einer militärischen Formation: der Leistungslohn. Gegen alle Bedenken der militärischen Stellen, die für den OT-Arbeiter den gleichen Sold wie für den z.T. neben ihm stehenden Soldaten verlangten, wurde der Bauarbeiterlohn auch in den eigentlichen Fronteinsätzen beibehalten. Die OT-Führung stand auf dem Standpunkt, daß ohne eine normale Entlohnung die Leistung des Arbeiters nicht hätte aufrecht erhalten werden können. Die Verhältnisse der kämpfenden Truppe, bei der ganz andere "leistungsfördernde" Gesichtspunkte gelten, konnten nicht auf eine Bauorganisation, die auf dem Unternehmerprinzip aufgebaut war und deren Angehörige zum größten Teil ein Alter hatten, das weit über dem Wehrfähigen lag, Anwendung finden....

Das Verhältnis der OT zur Wehrmacht war weiter dadurch bedingt, daß die Wehrmacht zu einem großen Teil – jedoch nicht in allen Fällen – der Auftraggeber der OT war, z.B. beim Bau des Atlantikwalls, der U-Boot-Stände, der Abschußstellen für Fernwaffen, beim Straßen-, Brücken- und Stellungsbau in fast allen besetzten Gebieten. Die Wehrmacht, vertreten durch den Gen. d. Pioniere für den Stellungsbau, durch den Gen.-Quartiermeister für Unterkunft u. Lagerbau, durch den Chef des Heerestransportwesens für die Verkehrsanlagen usw. gab den Auftrag.

Zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt – nämlich Mitte 1943 – erwirkte Minister Speer einen Führerbefehl, wonach die OT über ihren Chef dem Führer unmittelbar unterstand. Speer wollte damit erreichen, daß ein "Hereinreden" von anderen Stellen der Wehrmacht, des Staates und vor allem der Partei in die Organisation Todt möglichst ausgeschaltet wurde.

Der Einsatz der OT in Frankreich war außerordentlich vielseitig sowohl hinsichtlich der Art als auch des Umfanges der Arbeiten. Auftraggeber waren die verschiedensten Dienststellen des Heeres, der Luftwaffe, der Marine, der Verkehrsdienststellen u. der Rüstung. Im großem Umfang mußten ausländische Arbeiter – und die französiche Bauindustrie – zu den Arbeiten herangezogen werden. Immer mehr machte sich mit der Dauer des Krieges, der Zunahme der Bauaufträge und der Luftangriffe eine zentrale Steuerung der anfallenden Arbeiten notwendig, die schließlich dazu führten, den OT-Einsatzgruppenleiter, zu dessem Gebiet neben Frankreich auch Belgien und Holland gehörten, zum Chefingenieur beim OB West bzw. bei den Mil.-Befehlshabern in Paris und in Brüssel einzusetzen.... "

Der Einsatzgruppenleiter war jeweils gleichzeitig Vertreter des Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft und konnte somit entscheidenden Einfluß auf das Bauen seines Bereiches nehmen, auch unterhielt er Verbindungsingenieure für alle Waffengattungen. Er war in der Durchführung seiner Arbeit außerordentlich selbständig, hatte freilich seine Projekte und Nachschubkontingente zentral abzustimmen.

" Die Untergliederung der OT bestand aus Einsatzgruppen, Einsätzen, Oberbauleitungen und Bauleitungen.

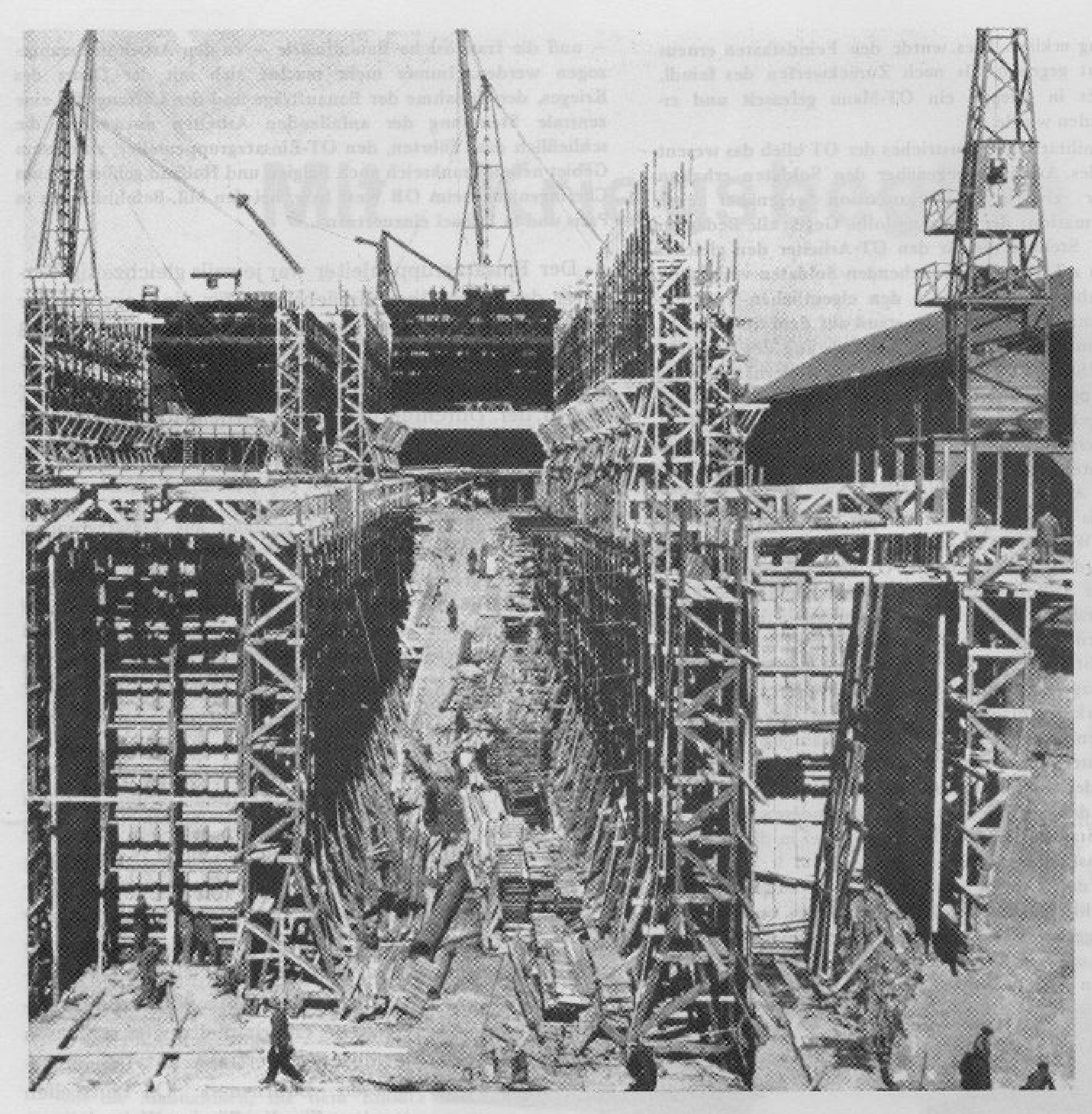
Die Einsatzgruppe bildete die Zusammenfassung der OT-Einheiten eines größeren Gebietes. In den besetzten Gebieten waren die Einsatzgruppen organisch mit den ihnen zugewiesenen Arbeiten gewachsen, ihre Grenzen fielen im allgemeinen mit den Grenzen der Militärverwaltungen, der Reichskommissariate und der Heeresgruppenbereiche zusammen oder umfaßten mehrere derartige Bezirke.... "

Der Einsatzgruppenleiter steuerte die Einheiten der einzelnen OT-Einsätze und unterhielt einen eigenen Stab, eine Personal-, Verwaltungs-, Nachschub- und Frontführungsstelle. Der Einsatzleiter hatte Inspektionsbefugnis gegenüber den Oberbauleitungen bzw. Bauleitungen (meist identisch mit den Firmenbauleitungen) vor Ort. Obgleich es Schwankungen und Unterschiede gab, verfügte eine Einsatzgruppe über cirka 15 Oberbauleitungen mit je 15.000 Arbeitskräften. Die Oberbauleitungen schlossen jeweils die Verträge mit den eingesetzten Baufirmen. OT-Leitstellen sorgten für die flüssige Weiterleitung aller Arten von OT-Transporten. Diese Leitstellen hatten normalerweise neben dem Verkehrsbüro Unterbringungsräume für mehrere tausend Arbeiter, Zahlstellen, Zwischendepots für Verpflegung und Bekleidung, Lagerräume für Werkzeuge, Abstellplätze für Fahrzeuge, Reparaturwerkstätten usw.

Um die Bautrupps auch bei Vorrücken der Front straff zu führen, wurde die "Frontführung" geschaffen, die sich in verschiedene Ränge gliederte und für die Verbindung zur Truppe, für Verpflegung und Sicherung der Baueinheiten verantwortlich war.



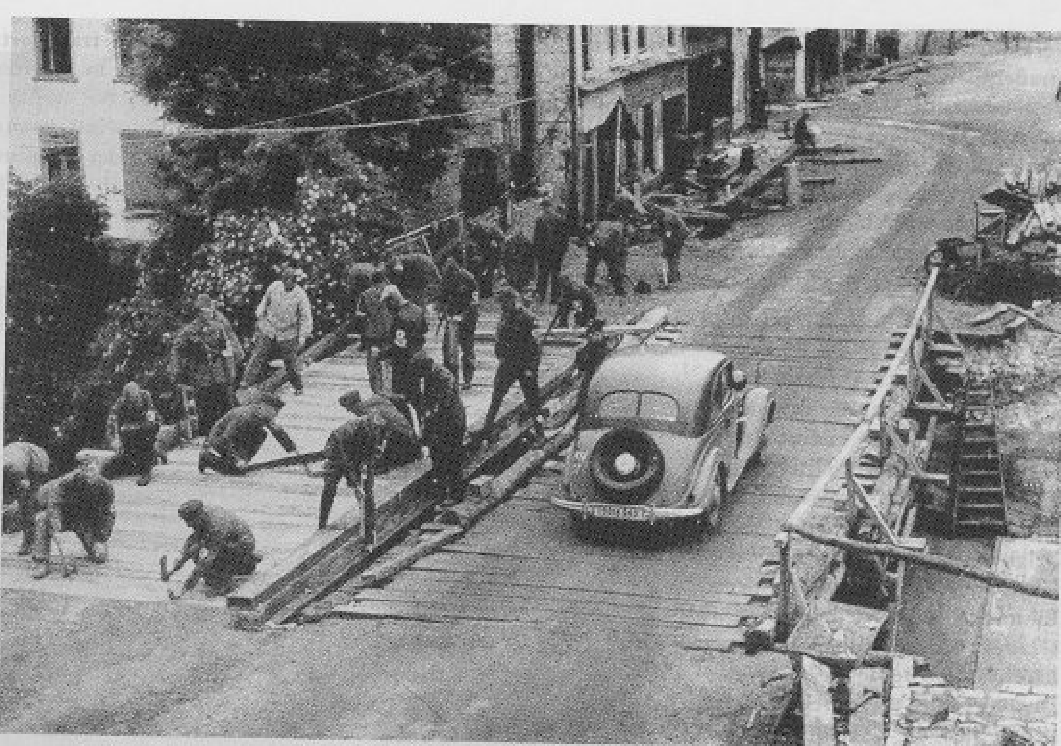
Der Westwall mit seinen Panzersperren und Bunkern war eine Verteidigungslinie, aber keine Angriffsbastion gegen Frankreich



Großbaustelle an der Atlantikküste. U-Boot-Bunker in Lorient im Werden. Der ungeheure Einsatz auch mit Hilfe französischer Firmen konnte das Kriegsglück nicht wenden. Alliierte Bombengeschwader zerstörten zwar später die Stadt Lorient, nicht hingegen die U-Boot-Bunker. Diese dienen heute der französischen Marine.

Die OT hat grundsätzlich — von unbedeutenden Ausnahmen abgesehen — stets im Leistungsvertrag mit Unternehmungen gearbeitet, — nicht mit Regiebetrieben bzw. "verstaatlichten" Unternehmen, in denen die Belegschaft, weil "angestellt", ihren Lohn unabhängig davon bekommt, ob etwas geleistet wurde oder nicht, und in denen es der Betriebsführung gleichgültig ist, ob sie in die roten Zahlen wirtschaftet, weil sie sich auf staatliche Ausgleichzahlungen verlassen kann. So sah die OT in der freien Entfaltung der Privatinitiative und Eigenverantwortung der Unternehmen die wichtigste Voraussetzung für den Erfolg und auch die Leistungserhaltung der Betriebe im Kriege. Bei einer Eingliederung der Baufacharbeiter in die Wehrmacht wären nicht nur Wirkungsminderungen eingetreten, sondern außerdem noch die Betriebsgrundlagen zerstört worden. Leistungsvertrag und Leistungslohn bis in die wirklichen Fronteinsätze zu vergeben, war vornehmlich im Rußlandfeldzug nicht mehr immer möglich, so daß Selbstkostenerstattungsverträge, d.h. Bezahlung nach angefallenen Lohnstunden zu Hilfe genommen wurden. Dennoch war die Frage, ob in Fällen, da hochwertige Facharbeiter infolge Feindeinwirkung manchmal tagelang ohne Arbeit oder mit untergeordneten Tätigkeiten befaßt waren, nicht besser als Baubataillone der Wehrmacht hätten zum Einsatz gebracht werden sollen. — Kampfpioniere, Startbahnbauzüge der Luftwaffe und andere Wehrmacht-Spezialeinheiten standen ohnehin zu wenig zur Verfügung —, zugunsten der OT zu entscheiden. Waren doch die Führungsverhältnisse der Baubataillone nicht immer nach Fachgesichtspunkten ausgerichtet und außerdem die Entwicklung der Feindlage an der Front oder im Partisanengebiet bzw. Hinterland nicht immer vorhersehbar.

Mit Beginn des Frankreichfeldzuges im Mai 1940 wurden auf Grund dringender Anforderung zur Wiederinstandsetzung von Verkehrswegen (Straßen, Brücken, Eisenbahnanlagen, Kanälen, Häfen, Flugplätzen usw.) unverzüglich firmenmäßig gegliederte mobile Bautrupps mit eigenen Fahrzeugen, Gerät und Baumaterialien in das Einsatzgebiet der Armeen in Marsch gesetzt und arbeitsmäßig — nicht verwaltungsmäßig — den Pionierführern der Armeen unterstellt. Die technische Überwachung, Gewährleistung des Nachschubs, die Zuweisung der Rohstoffe und "Entnahme"-Gebiete unter Berücksichtigung der Frachtgünstigkeit, die Zusammenarbeit mit einheimischen Subunternehmern und örtlichen Eisenbahndienststellen, Entlohnung usw. verblieb der OT-Führung.



Notbrücken wurden sofort hergestellt

"Die Verhältnisse am Westwall erfuhren naturgemäß mit Kriegsbeginn eine erhebliche Veränderung. Das Weiterarbeiten einer 'zivilen' Einrichtung unter der direkten Einwirkung des Krieges — also an der Front — von Adolf Hitler befohlen — war etwas Ungewöhnliches und völlig Unvorhergesehenes. Dr. Todt wußte, daß dies nur möglich war, wenn jeder einzelne Arbeiter auf diese harte Tatsache ausgerichtet wurde und andererseits die Organisation alle die Einrichtungen bekam, die sie benötigte, um unter den veränderten Verhältnissen weiterarbeiten zu können. Mit Kriegsbeginn wurden z.B. größere Gebiete am Westwall evakuiert. Dadurch fiel eine ganze Menge von Einrichtungen weg, deren sich die OT bedient hatte. Es war notwendig, OT-eigene Verpflegungslager einzurichten bzw. zu festen Vereinbarungen mit der Wehrmacht über die Versorgung der OT aus Wehrmachtslagern zu kommen. Es mußte ein OT-eigener Sanitätsdienst aufgebaut werden, da bei Verwundungen und Erkrankungen von Arbeitern nicht mehr auf den zivilen Sektor zurückgegriffen und häufig auch nicht die militärischen Einrichtungen benutzt werden konnten. Baustellen in der Nähe des Gegners mußten getarnt, auch die weiter zurückliegenden Baustellen, Baustofflager, Entladungseinrichtungen usw. wenigstens gegen Fliegereinsicht geschützt werden. Der OT-Arbeiter mußte — zum mindesten durch eine Armbinde — deutlich und weithin sichtbar erkenntlich gemacht werden, um eine versehentliche Einwirkung deutscher Waffen auf ihn zu vermeiden, da er nicht selten in vorderster Linie arbeitete. Das Tragen der Armbinde war besonders auch deshalb notwendig, weil aus Bekleidungsschwierigkeiten ein Teil der Westwallarbeiter tschechische Beuteuniformen als Arbeitskleidung trug, die in der Farbe sehr stark der Uniform der dem Westwall gegenüberliegenden Gegner ähnelte. Der Mangel an Kleidung bzw. die Unmöglichkeit des einzelnen Arbeiters, sich im evakuierten Gebiet Kleidung, Wäsche und Schuhzeug selbst zu beschaffen, führte nach kurzer Zeit dazu, einen OT-eigenen Bekleidungsapparat aufzubauen. Dies wurde um so notwendiger, als mit Fortgang des Krieges eine einheitliche Arbeitskleidung der OT nicht mehr zu entbehren war.

Außerdem aber mußte dem Arbeiter ein Verhalten anerzogen werden, das der kriegerischen Einwirkung, der er nunmehr ausgesetzt war, entsprach, damit er z.B. bei Feuerüberfällen, bei Fliegerangriffen usw. in richtiger Weise 'in Deckung' ging, damit er sich auf dem Wege von und zur Baustelle überhaupt entsprechend tarnte, eigene militärische Einrichtungen nicht störte, der feindlichen Spionagetätigkeit nicht anheim fiel und vieles andere mehr. Wären diese Maßnahmen nicht durchgeführt worden, dann hätte man denjenigen Recht geben müssen, die bei Kriegsbeginn im Gegensatz zur Anordnung Hitlers die Auflösung der Organisation Todt und die Eingliederung ihrer Angehörigen, soweit sie wehrfähig waren, in die Wehrmacht und deren Bauformation als einzig möglich bezeichneten und forderten. ...

Verschiedenartig war die Stellung des OT-Einsatzes. Innerhalb der Einsatzgruppe West war es bei den sehr guten Nachrichten- und Verkehrsverhältnissen der Einsatzgruppenführung möglich, die Arbeiten der einzelnen Oberbauleitungen selbst genügend zu überwachen. Nur die von Paris weiter abliegenden Oberbauleitungen Marseille und Brignoles wurden für längere Zeit zu einem OT-Einsatz zusammengefaßt. Die Einsatzleitung führte übrigens zur Personalersparnis in Personalunion die Oberbauleiter in Marseille. Vorübergehend wurden zur Beschleunigung besonders wichtiger Sondermaßnahmen auch zeitlich begrenzte Einsätze gebildet. In allen diesen Fällen hatte der Einsatzleiter Inspektionsbefugnis, er war der Vertreter und verlängerte Arm des Einsatzgruppenleiters und hatte bei auftretenden Schwierigkeiten auf möglichst kurzem Wege die Hilfe der Einsatzgruppe herbeizuführen. Der Einsatzleiter hatte jedoch keinen eigenen Stab, keine Personal-, Verwaltungs-, Nachschub- und Frontführungsstelle usw.

Der Einsatz der am Westwall entstandenen Organisation Todt im Bewegungskrieg oder in den besetzten Gebieten war von vornherein nicht vorgesehen. Als jedoch die deutschen Armeen aus dem Westwall heraus den Vormarsch nach Frankreich, Belgien und Holland angetreten hatten, riefen sie alsbald, zum Teil schon nach Stunden, die jeweiligen OT-Oberbauleitungen, mit denen sie vorher am Westwall zusammenarbeiteten, an und baten um deren Unterstützung bei der Räumung und Wiederinstandsetzung von

Verkehrswegen, Schlagen von Notbrücken, Beseitigung von Straßensperren und anderen Bauaufgaben mehr. So entstand im Westen die "mobile OT" bei den einzelnen Armeen. Der zuständige OT-Führer hatte seinen Sitz beim Armee-Pionier-Führer, von dem er einsatzmäßig seine Anweisungen erhielt. Die OT mußte notwendigerweise zum Wehrmachtsgefolge erklärt werden, sie war selbstverständlich an die Kriegsgesetze gebunden und weitestgehend auf alle Einrichtungen des Heeres angewiesen....

Nach dem Waffenstillstand mit Frankreich blieb die OT in der Hauptsache für die Wiederingangbringung der Verkehrsanlagen eingesetzt. Als Schwerpunkt der Arbeiten bildete sich dabei die Wiederinstandsetzung des Kanalnetzes, insbesondere im Gebiet von Nordfrankreich - Belgien, heraus. Die OT befaßte sich dabei auch mit der Räumung und Wiederinstandsetzung verschiedener Seehäfen, wie Boulogne, Calais, Duenkirchen u.a. mehr. Daneben lief die Erstellung von splittersicheren Oelbehältern in verschiedenen Häfen an der Biskaya, der Bau von bombensicheren Unterständen für das wichtigste Hafenpersonal, die Errichtung von Quartieren für die Truppe usw.. Außerdem übernahm die OT damals als 'Auftragnehmer' auch die Ausführung von Flugplätzen im Bereich des Luftgaukommandos Brüssel. In der technischen Durchführung dieser Arbeiten war die OT dabei völlig selbständig...

Die OT hat während des Vormarsches in Frankreich Außerordentliches geleistet und dafür wiederholt die Anerkennung der Armee gefunden. Eine Aufzählung der Einzelleistungen ist nicht möglich. ... Z.T. hat die OT in der vordersten Linie unter feindlichem Artilleriebeschuß Brückenbauwerke von erheblicher Länge für damals schwerste Lasten in kürzester Zeit durchgeführt. ... Insgesamt waren während des Vormarsches m.E. rund 30.000 deutsche OT-Männer eingesetzt.

Die eigentliche Baudurchführungsstelle war die Oberbauleitung. Ihr Bereich war so groß gewählt, daß für mehrere Bauleitungen zusammen eine sinnvolle Versorgung mit den im Bereich selbst aufkommenden Massen-Baustoffen (Kies, Sand usw.) bzw. eine möglichst günstige Verteilung der von auswärts ankommenden Nachschubgüter möglich war. Die Festlegung des Oberbauleitungsbereiches erfolgte also primär nach bauwirtschaftlichen — insbesondere nach transporttechnischen — Gesichtspunkten und richtete sich erst in zweiter Linie etwa nach bestehenden Verwaltungsgrenzen. So mußte z.B. beim Bau des Atlantikwalls auf eine völlige Übereinstimmung der Grenzen der Oberbauleitung mit den Grenzen der die Einweisung der Bauwerke vornehmenden Festungspionierstäbe verzichtet werden, da eben die bauwirtschaftlichen Belange, dh. praktisch die Größe der Bauleitung auch für den militärischen Wert der Gesamtlage entscheidend waren.



Die Männer der Organisation Todt



Immer im Einsatz

Interessant für die Personalpolitik ist vielleicht folgendes Beispiel: Die deutsche Rüstung hatte dringenden Bedarf an Aluminium. Die Bauxitförderung in Südfrankreich (Brignoles) mußte wesentlich gesteigert werden. Dazu waren umfangreiche Bauarbeiten notwendig. Der Bergbaubeauftragte beim Militärbefehlshaber in Frankreich wandte sich dieserhalb an die OT.

Da nun neben den eigentlichen Bauarbeiten eine ganze Anzahl von reinen Bergbauarbeiten zu erledigen waren, und der Oberbauleiter der OT ständig mit allen möglichen bergbaulichen Interessenten verhandeln und deswegen die notwendigen Fachkenntnisse haben mußte, wurde der örtliche Bergbausachverständige des Militärbefehlshabers in Personalunion zum OT-Oberbauleiter bestellt und ihm von der OT der notwendige Bauapparat eingerichtet.

Die unterste Dienststelle der OT war die OT-Bauleitung. In der Regel war der OT-Bauleiter und der Firmenbauleiter ein und dieselbe Person. ....

Neben den stationären OT-Einsätzen gab es die sogenannte mobile oder OT-Front. Sie war entstanden, als beim Vormarsch nach Frankreich die aus dem Westwallbereich aufbrechenden Armeen nach kurzer Zeit ihre ihnen am Westwall zugeordnete OT-Oberbauleitung baten, OT-Bautrupps zur Wiederinstandsetzung von zerstörten Straßen, Brücken usw. in das Operationsgebiet zu entsenden. Die Führer dieser Einheiten unterstanden einsatzmäßig den Armee-Pionierführern. ..."

Aus den vorgenannten Gründen kann eine Norm für die Größe einer Oberbauleitung nicht angegeben werden. Die Größe schwankte außerordentlich. Im großen Durchschnitt aber kann man sagen, daß eine Oberbauleitung etwa 15.000 Arbeitskräfte betreute. Die Einsatzgruppe West hatte im Mittel etwa 15 Oberbauleitungen. Der Stab einer Oberbauleitung hatte etwa die gleiche Form wie die OT-Zentrale oder die OT-Einsatzgruppe. Führungs- und verwaltungsmäßig war das besondere Merkmal der Oberbauleitung, daß sie die Stelle war, die die Verträge mit den eingesetzten Baufirmen abschloß.

Ende 1942 waren allein in Frankreich 39 RAD-Gruppen mit über 32.000 Mann im Einsatz.

Im Frühsommer 1941, kurz vor Beginn des Rußlandfeldzuges wurde Dr. Todt zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben mit Ernennung zum "Generalinspektor für Wasser und Energie" die Verantwortung für den gesamten Wasserbau und die Wasser- und Energiewirtschaft übertragen.

Die U-Boot Stützpunkte

Die U-Boot-Stützpunkte stellten einen weiteren Spezialfall dar.

In jedem U-Boot-Stützpunkt wurde eine Oberbauleitung eingerichtet, die zunächst im "Einsatzstab Atlantik" in Lorient, später in der Einsatzgruppe West in Paris zusammengefaßt waren. Die U-Boot-Stützpunkte verlangten für jedes Bauwerk eine auf den Untergrund und sonstige örtliche Verhältnisse abgestimmte ingenieurtechnische Konstruktion, die von der OT erstellt wurde. Fertiggestellt wurden bombensichere Liegeplätze für 96 U-Boote einschließlich der hierfür notwendigen Werkstätten, überdeckten Schleusen und sonstigen Nebenanlagen. Vorbereitete Anlagen für 33 weitere Boote wurden infolge der alliierten Invasion am 6.6.1944 nicht mehr abgeschlossen.



Grußbotschaft der Pimpfe zum 50. Geburtstag

Zu den U-Boot-Bunkern an der Atlantikküste gibt Xaver Dorsch folgende Berichterstattung:

"Im Herbst 1940 gab Hitler an die OT den Befehl, in kürzester Frist bombensichere U-Boot-Liegeplätze am Atlantik zu bauen. Die erste Besprechung zwischen Todt und Doenitz fand in der Nähe von Lorient Anfang November 1940 statt. Es wurde dabei festgelegt, daß zunächst rund 30 Boote, etwa 10 in Brest, 14 in Lorient, 6 in St. Nazaire untergebracht werden sollten. Die ersten Entwürfe wurden Hitler bei seiner Besichtigung von Bauwerken auf Cap Griz Nez am 23.12.1940 vorgelegt und von ihm genehmigt.

Der Bau der U-Boot-Stützpunkte am Atlantik und später am Mittelmeer gehört wohl mit zu den größten Leistungen auf dem Gebiete des Ingenieurbaus überhaupt. Nicht gerade massenmäßig, obwohl die Einbringung von beinahe 4 Millionen cbm schwerarmierten Eisenbetons bei der zur Verfügung stehenden Zeit und den durch den Krieg gegebenen Schwierigkeiten vermutlich ebenfalls eine Rekordleistung darstellte, sondern vor allen Dingen, weil bei der Ausführung dieser Bauwerke fast alle Gebiete des Ingenieurbaus – insbesondere der schwierigen Gründungstechnik – berührt und weil diese Bauwerke zweifellos als richtig entworfen und konstruiert und gewissenhaft ausgeführt gelten dürfen, da sie auch den stärksten Bombenangriffen widerstanden....

Die Erfahrungen des U-Boot Krieges zeigen, daß ein Boot im Durchschnitt 1/3 seiner Einsatzzeit am Feind, 1/3 auf dem An- und Abmarsch und 1/3 im Hafen verbringt. Die Hafenzeit war ohne gesicherte Liegeplätze lufttechnich die gefährlichste. Um wenigstens im Schwerpunkt der U-Boot Basis – im Hafen Lorient – schon in allererster Zeit in kleinem Umfang einen gewissen Schutz zu haben, wurden zunächst an einer bestehenden 'Aufschleppe', die bisher für das Heraufziehen von Fischereifahrzeugen

an die Reparatur-Hallinge diente, 2 Eisenbetonboxen für kleinere U-Boote (250 to) angebaut.

Die Tragfähigkeit des Bodens und die bei der Kürze der Zeit nur mit einfachen Eisenbetonpfählen mögliche Gründung ließen nur eine Stärke von 1 m Eisenbeton an der empfindlichsten Stelle (Übergang des Deckengewölbes in die Außenwände) zu. Bei der besonderen Formgebung der verwandten Spitzengewölbe und der damaligen Art des Bombenwurfes (steiler Einfallwinkel der Bombe mit im allgemeinen geringen Bombengewichten) bedeuteten diese 'Röhren', die in 8 Wochen hergestellt wurden, doch schon einen bedeutenden Schutz, zumindest waren sie absolut splittersicher.

Gleichzeitig mit dem Baubeginn dieser Splitterboxen wurde in der Nähe des Marinearsenals in Lorient mit dem Bau einer Doppelschwimmboxe begonnen, die zusammen 4 Boote aufnehmen konnte. Der Bauvorgang war folgender: Dicht am Ufer, jedoch im Trockenen, wurden durch das Moor hindurch bis auf den tragfähigen Grund 22 m längs Stahlpfähle aus Spundwandeisen gerammt, anschließend die Baugruben für die auf den Stahlpfählen ruhenden Fundamente ausgehoben, die Fundamente selbst und hierauf die Wände betoniert. Die Decke wurde als sogenannte Melan-Konstruktion ausgeführt. Den Abschluß der Arbeiten bildete das Ausbaggern der kurzen Schiffahrtsrinne zwischen der Ufer-Linie und dem Boxeneingang (ungefähr 12 - 15 m zwischen Ufer-Schutzwänden aus Spundwandeisen) und das Ausbaggern des Erdreichs im Bereich der Boxen bis auf die notwendige Schwimmtiefe.

Diese Bauausführung gestattete natürlich keine 'Unterwasser-Reparaturen' der U-Boote, da die Boxen ja nicht allseitig verschließbar und auszupumpen und deshalb die Boote nicht aufzudocken waren. Sowohl die zuerst beschriebenen Splitterboxen an der Aufschleppe als auch die Schwimmboxen am Marinearsenal in Lorient umschlossen Werkstätten zur Ausführung der notwendigen Reparaturen.

Hinsichtlich des Systems der U-Boot-Unterstände unterscheiden wir drei Arten:

1.) Reine Liegeplätze ohne Dockmöglichkeit – z.B. in Lorient. Sie erfordern den geringsten baulichen Aufwand, lassen jedoch keine Außenhautreparaturen zu.

2.) Naß-Boxen, bei denen die Boote mit eigener Kraft einschwimmen, nach Verschluß der Tore die Boxen ausgepumpt und damit die Boote für Generalüberholung gedockt werden. ...

Die Naß-Boxen müssen sorgfältig gegründet werden, die in Wasser stehenden Teile absolut dicht sein. Die Baudurchführung erfolgte entweder vom trockenen Land aus in offener Baugrube mit entsprechender Wasserhaltung und nachträglichem Ausbaggern der kurzen Einfahrten oder eines Vorhafens zwischen alter Ufer-Linie und den Toren der Unterstände oder im Wasser durch Abtrennen der Baustelle mittels eines Fangedammes und Auspumpen der dadurch hinter dem Fangedamm entstehenden 'trockenen' Baugrube. Als Fangedamm hat sich dabei der sogenannte Zellenfangedamm besonders bewährt (dicht an dicht stehende faßähnliche Körper von etwa 8 m Durchmesser aus Spundwandeisen, die um einen Führungsring durch den Kran versetzt und mit Sand gefüllt werden). Die Länge der Spundwände betrug etwa 15 m, davon standen etwa 12 m im Wasser. Wichtig war es, über die Sandeinfüllung dieser 'Fässer' eine provisorische Zerschellerschicht aus Beton aufzubringen, um etwa einschlagende Bomben möglichst nicht in das Innere der 'Fässer' eindringen und dort explodieren und damit einen größeren Schaden für die Baudurchführung und Terminverzögerung eintreten zu lassen. Der Zellenfangedamm läßt sich außerordentlich rasch herstellen, insbesondere, wenn das Füllen der Dammkörper im Spülverfahren gemacht werden kann. Die Entfernung des Zellendammes ist ebenfalls einfach.

3.) Slip-Anlagen, bei denen das Boot im Wasser auf ein Schienenfahrzeug mit Oberwagen abgesetzt, dann über einen Schrägaufzug 'ans Trockene' gezogen, im Oberwagen von der Schiebebühne übernommen, von dort an die einzelnen Boxentüren gebracht und im Oberwagen in die Boxe selbst hineingeschoben wird. Diese Slip-Anlage hat für die Baudurchführung den Vorteil, daß die eigentlich schwierige Baustelle – das ist die Einfahrt zum Slip – verhältnismäßig klein ist und daß man unabhängig hiervon bereits mit dem Bau der Trockenboxen, deren Gründung wesentlich einfacher ist, beginnen kann. Der Bau wird also in 'zwei Teile' zerlegt, die aber gleichzeitig in Angriff genommen werden können. Dadurch wird an Bauzeit wesentlich gespart. Dieser Gesichtspunkt war für die Ausführung der Hauptanlage in Lorient nach diesem System maßgebend. Der Nachteil einer Slip-Anlage besteht darin, daß bei Ausfall des eigentlichen Slips die ganze Anlage ausfällt und die in den Boxen liegenden Boote praktisch 'eingesperrt' sind."

So wurden aus den Anfängen heraus immer sichere und umfangreichere Liegeplätze für die U-Boote erstellt.

"Die Decken wurden zunächst in 3,50 m Stärke vorgesehen, die Fundamente jedoch so ausgeführt, daß eine spätere Verstärkung der Decken auf 5 m, möglichst noch mehr, ohne die zulässigen Bodenspannungen zu überschreiten, möglich blieb. Es wurde also so gearbeitet, daß ein Wettlauf mit der sicher zu erwartenden Zunahme der Bombengewichte und der dadurch und durch andere Mittel sich ergebenden Aufschlagwucht der Bomben auch bauseitig "offen" blieb. Die Außenwände wurden zunächst in 2 m Stärke ausgeführt, da man seinerzeit mit "flach" anlaufenden Bomben noch nicht zu rechnen brauchte....

Schon im Frühjahr 1941 wurde die Verstärkung der Decken auf 5 m angeordnet, im Frühjahr 1943 dort, wo es die Bodenpressung zuließ, auf 7 m. ....

Bemerkt sei, daß auch rund 90% des übrigen Eisens, nicht nur beim Bau der U-Boot-Stützpunkte, sondern auch für den eigentlichen Atlantikwall usw., aus Deutschland nachgeschoben wurden. Für die Armaturen, wie Kranbahnen, Schleusentore und Docktore, Verschiebebühnen, Slip-Wagen usw., kam nicht nur das Material aus der Heimat, zum weitaus größten Teil wurde auch die Fertigung oder zumindest Halb-Fertigung in Deutschland durchgeführt und an Ort und Stelle oder weniger nur Montagearbeit geleistet....

Aus dem ursprünglichen Plan für 30 Boote einfache Liegeplätze mit 3,50 m Überdeckung zu schaffen, sind richtige "U-Boot-Festungen" geworden, die mit einer durchschnittlichen Deckenstärke von mehr als 6 m nicht nur die Boote selbst schützen, sondern auch alle für den Reparatur- und Ausrüstungsbetrieb notwendigen Nebenanlagen miteinschlossen. Zuletzt waren nicht nur mehr als 100 Boote unter Beton, sondern auch alle hierfür notwendigen Werkstätten, die Reservekraftzentralen, die Torpedolager, Oelbehälter, Ausrüstungslager, Mannschaftsunterstände (in Lorient für rund 1.500 Seeleute), Lagerstätteneinrichtungen u.a.m....

Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß die zuerst am Atlantik gesammelten Erfahrungen ausschlaggebend waren für die Anlage der U-Boot-Stützpunkte Drontheim und Bergen in Norwegen und die Stützpunkte Hamburg, Kiel und Bremen.....

In jedem U-Boot-Stützpunkt arbeiteten im Durchschnitt etwa 12 - 15.000 Mann, davon im Mittel 20% Deutsche. Erwähnt sei hier, daß die in La Pallice und in Bordeaux eingesetzten sogenannten "Rot-Spanier" (während des spanischen Bürgerkriegs nach Frankreich ins Exil gegangen) eine tadellose Arbeitsleistung vollbrachten und sich insbesondere auch bei Fliegerangriffen sehr tapfer benahmen. Die Rotspanier hatten ihre besondere Be-

treuung, die sie in einer Art "Selbstverwaltung" durch eigene Kräfte durchführten....

Den Fragen des Luftschutzes für die eingesetzten Arbeitskräfte mußte natürlich von vornherein besonderes Augenmerk gewidmet werden. Neben Lutschutzeinrichtungen gewöhnlicher Art an den Orten der Unterbringung und auf der Baustelle bildete natürlich auf der Baustelle den besten Schutz die 1. fertiggestellte Boxe. Der Baubetriebsplan wurde dementsprechend eingerichtet. Es braucht nicht besonders erwähnt zu werden, daß auf jeder Baustelle in Zusammenarbeit mit den militärischen Stellen das entsprechende Alarmsystem eingerichtet wurde; dies war um so mehr notwendig, als vielfach auch nachts bei künstlicher Beleuchtung gearbeitet wurde und derartig riesige Baustellen überhaupt kaum zu tarnen waren. Erwähnenswert ist ferner, daß alle wertvolleren Baumaschinen-Mischmaschinen, Betonpumpen usw. — wo es irgend ging, wenigstens durch Betonsplitterwände geschützt wurden.

Wesentlich für die Einhaltung der kurzen Termine war, daß von vornherein die Beschaffung der notwendigen Zuschlagsstoffe zum Beton, als der Haupttransportlast, nach jeder Richtung hin auf eine sichere Basis gestellt wurde. Hervorragende Fachleute auf dem Gebiete der Kies-, Schotter- und Sandgewinnung haben sofort nach Auftragserteilung das gesamte "Einzugsgebiet" der U-Boot-Stützpunkte bereist, mit allen in Frage kommenden deutschen, und insbesondere ortskundigen französischen Stellen, Fühlung aufgenommen und vor allem auch die Transportfrage für die gesamten Baustoffe — bzw. die für die Lösung der Transportfrage etwa zu erstellenden Sondereinrichtungen — zu klären....

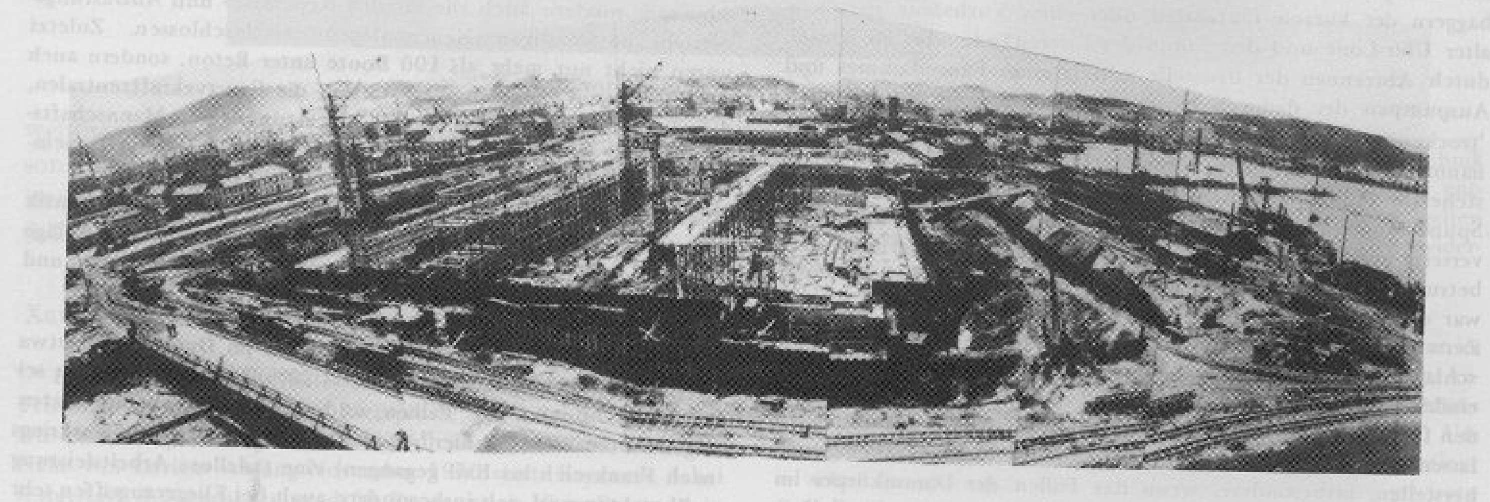
Mit den eingesetzten französischen Baufirmen hat die OT im allgemeinen sehr gute Erfahrungen gemacht. Die dem Franzosen nachgesagte Fähigkeit zum Improvisieren hat sich hier 100% bestätigt. Es ließ sich bei der Zusammenarbeit mit französischen Firmen nicht vermeiden, daß auch geheimzuhaltende Pläne in die Hand von Franzosen kamen, ja sogar solche von Franzosen gefertigt wurden. Hitler hat dies genehmigt, da ihm die "Wirkung vor Deckung" ging. Die Lieferung und Montage der schweren Einbauteile, wie Kranbahnen, Docktore usw., die, wie schon erwähnt, fast ausschließlich aus Deutschland kamen, wurden in der Regel gesondert vergeben....

Die Versorgung der Großbaustellen der U-Boot-Stände am Atlantik und später des Atlantikwalls selbst verlangte gebieterisch eine straffe übergeordnete Steuerung für größere Abschnitte. Dieser 'Eingriff in die Privatinitiative des Unternehmers' war unvermeidlich. Es braucht nicht besonders betont zu werden, daß selbstverständlich die Gewinnung des Materials nicht etwa in 'OT-eigner Regie', sondern wiederum durch Unternehmer — vielfach französische Firmen — geschah. ...

Die Arbeiten wurden sehr gefördert durch eine Anweisung des Befehlshabers der U-Boote (B.d.U.) Großadmiral Dönitz, wonach alle Marine-Dienststellen — z.B. durch Aushilfe mit Schwimmkranen und Schwimmbaggern, Übernahme von kleinen Reparaturen an Baumaschinen in den Werften u.a.m. — die OT zu unterstützen hatten. Die Arbeiten wurden weiter gefördert durch die Tatsache, daß in den Häfen da und dort für den Bau geeignete Geräte gefunden wurden. Erwähnenswert ist hier besonders ein Riesen-Elektro-Bagger mit einem Schwenkbereich von rund 100 m und einer Tagesleistung von etwa 4.000 cbm im Hafen von Brest. Im übrigen waren die Baugeräte fast sämtlich aus Deutschland herangeführt worden."

"So wurde z.B. für den Stützpunkt Lorient ein 'Vorbahnhof' in der Nähe von Auray angelegt und mit den entsprechenden Lagermöglichkeiten ausgestattet, da der Bahnhof Lorient bei der an sich starken Belegung für die direkten Zwecke der Marine den für das Bauen zusätzlichen Verkehr nicht mehr hätte bewältigen können. An anderen Stellen wurden Umfahrgleise gelegt, um die Durchgangsbahnhöfe überhaupt zu vermeiden und insbesondere auch gegen Luftangriffe von vornherein unempfindlicher zu werden. Der Ausbau der Schienenwege erfolgte in großem Umfang und war schon deshalb geboten, weil im Gegensatz zu den Bauten auf Cap Griz Nez der Kraftwagenpark der OT für diese Großaufträge nicht mehr ausreichte und auch das Anmieten französischer Fuhrunternehmen im Hinblick auf die gebotene Sparsamkeit im Treibstoffverbrauch trotz weitgehender Umstellung auf Generatorbetrieb nicht allzu weit getrieben werden konnte.

Neben dem Antransport der Zuschlagstoffe auf der Bahn spielte natürlich auch der Schiffsverkehr eine erhebliche Rolle, da ja die Baustelle immer direkt am Wasser lag und zum Teil auch die



U - Boot Stützpunkt Drontheim (Norwegen) 1942 im Bau

Zuschlagstoffe direkt am Strand gewonnen werden konnten. Entscheidend war der Schiffstransport z.B. für den Stützpunkt Brest, da ja der dortige Außenhafen, in dem der U-Boot-Stützpunkt gebaut wurde, keinen Gleisanschluß besitzt und die besonderen örtlichen Verhältnisse das Verlegen eines neuen Gleisanschlusses nur bei Anwendung außergewöhnlicher Baumaßnahmen zugelassen hätten. Auch der Anschluß an das Straßennetz war wenig günstig, er erfolgte über 2 Steilstrecken von rd. 8% und etwa 1.000 m Länge. Es ergibt sich ein eindrucksvolles Bild von der Bauleistung in Brest insgesamt – und der dort getätigten Transportleistung – aus der Feststellung, daß dort in der Spitze bis zu 4.000 cbm fertiger Eisenbeton pro Tag eingebracht wurden.

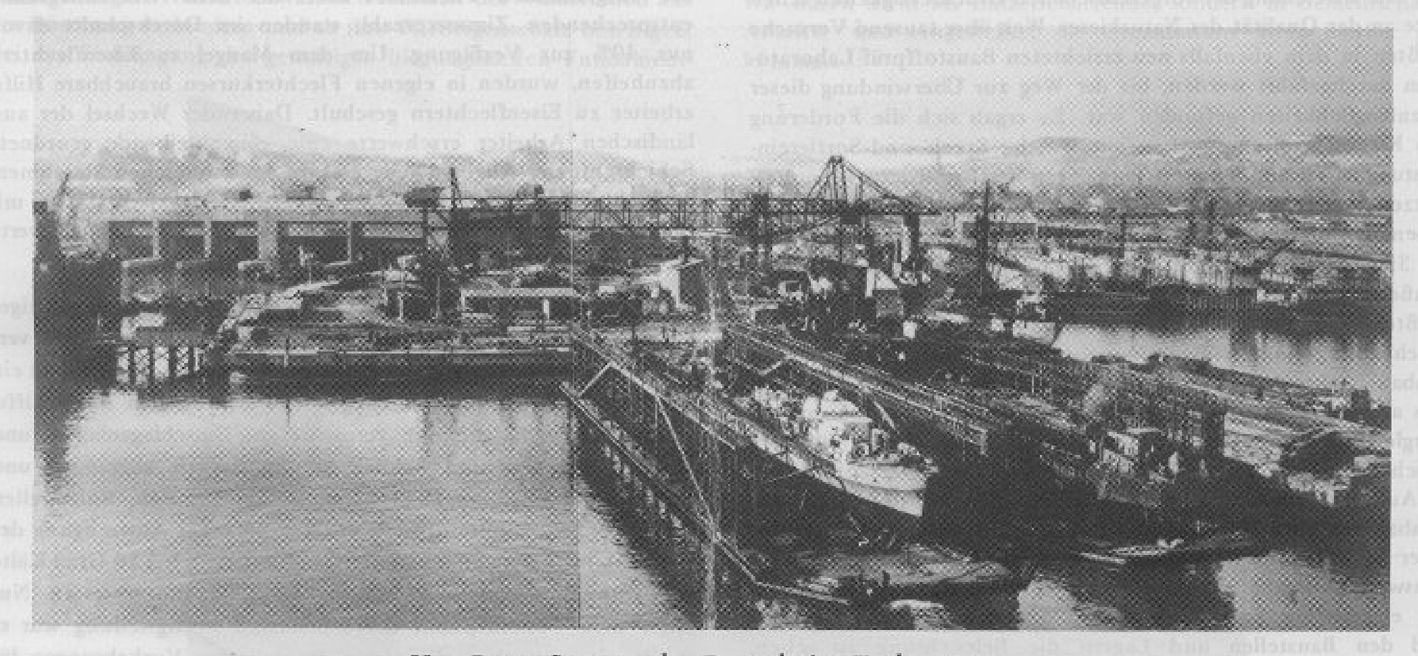
Entscheidend war es, daß die beschriebenen Vorarbeiten nicht nur eingeleitet wurden, sobald überhaupt der Auftrag zum Bau des U-Boot-Stützpunktes gegeben worden war, sondern daß tatsächlich schon Material gewonnen und angefahren wurde zu einem Zeitpunkt, in dem die Entwürfe noch in Bearbeitung waren, ja vielleicht die Lage des U-Boot-Stützpunktes, wenigstens auf den Meter genau, noch nicht feststand. Wurde einmal mit dem Bauen begonnen, dann mußte genügend Material auf Vorrat liegen, damit auch bei längerem Ausfall des Nachschubs, etwa durch Fliegerschäden, keine Stockung eintreten konnte. ..."

Über den Bau des U-Boot-Stützpunktes in Drontheim berichtete der damalige OT-Einsatzleiter am 21.7.1943 anläßlich eines Kameradschaftsabends beispielhaft auch für die übrigen norwegischen Stützpunkte:

"Zu Beginn des Jahres 1941 erhielt die OT vom Oberkommando der Wehrmacht den Auftrag, in Drontheim den vom Führer befohlenen ersten U-Bootbunker Norwegens zu bauen. Damit hatte sie einen Großbau in einem ihr bisher noch fremden Land übernommen. Am 20. Juli 1943, nach 27 Monaten intensivsten Schaffens, kann sie die Erfüllung dieser Aufgabe melden. Zu der verhältnismäßig lang erscheinenden Bauzeit, gegenüber den Ausführungsterminen ähnlicher Bauten an der Atlantikküste, möchte ich zur Rechtfertigung aller hieran Beteiligten einen kurzen Überblick über die Baugeschichte dieser U-Bootstände geben.

Als ich Ende April 1941 mit meinen ersten Mitarbeiten nach Drontheim kam, um die Großbaustelle in kürzester Zeitspanne zum Anlauf zu bringen, und das Arbeitstempo auf die geplanten Höchstleistungen zu steigern, mußte ich wahrnehmen, daß dazu die als bereits vorhanden angenommenen Faktoren vollständig fehlten. Was wir antrafen durfte teilweise mit Recht als koloniale Bauverhältnisse bezeichnet werden. – Abgesehen von dem unabänderlichen Mangel an einheimischen Arbeitskräften, der jedoch damals unbekannt war – glaubten doch alle deutschen Dienststellen Norwegens noch an das Märchen von 60.000 Arbeitslosen –, gab es weder genügend örtliche Baustoffquellen, noch ausreichend schnelle Bahnverbindungen oder leistungsfähige Schiffslinien, um die notwendigen großen Mengen in wenigen Wochen herbeizubringen. Die Umschlagplätze für Bahn und Schiffsgüter waren für den Massenbedarf aller Interessenten nicht ausgerüstet. Ein Nachschubtransport aus Deutschland dauerte durchwegs 4 bis 16 Wochen, wobei es Glück bedeutete, wenn überhaupt die gesamte Ladung ohne Verlust, was besonders bei Baumaschinenteilen ausschlaggebend war, ankam. Auch hatte Norwegen keine nennenswerten verfügbaren Baureserven mehr. Weder Baugeschäfte noch Kies-, Splitt- und Eisenwerke waren einsetzbar, die weit entfernt liegenden Zementfabriken hatten nur eine sehr beschränkte Kapazität. Zuerst mußten daher die Grundlagen für die Bauausführungsmöglichkeiten auf breitester Basis vorbereitet werden.

Da nicht einmal Unterkünfte für die Arbeiter, welche aus Deutschland und anderen Ländern herangeholt wurden, greifbar waren, verlangte das erste Gebot die Errichtung zahlreicher Unterkunftslager mit über 100 Mannschafts- und Wirtschaftsbaracken, wovon das größte allein 4.500 Mann umfassen sollte. Verbunden mit diesen Siedlungen waren umfangreiche Anlagen für Wasser- und Lichtversorgung und Kanalisation. Gleichzeitig entwickelten sich die für einen auf Eigenversorgung abgestellten Lagerbetrieb erforderlichen Großküchen, Gemeinschaftssäle,



U - Boot Stützpunkt Drontheim Ende 1944.

Kühlanlagen, Kammereinrichtungen, Krankenreviere, Lagerhallen, Handwerkerwerkstätten, Luftschutzanlagen und noch viele andere Nebenbauten. Die Einrichtung mit tausenden von Gegenständen, Kleider- und Bettausstattungen mußte natürlich mit dem Aufbau Schritt halten. Daneben vollzog sich die Bildung von mehreren hundert Büroräumen und Angestelltenunterkünften, sowie die Ausgestaltung von Erholung spendenden Kameradschaftsheimen.

Trotz des sehr geringen Arbeiterstandes mußten neben diesen Lageraufbauten sofort die eigentlichen Baustelleneinrichtungsarbeiten unter größtem Nachdruck vorwärts getrieben werden. Viele tausend Tonnen Geräte und Baumaschinen, angefangen von den einfachsten Werkzeugen bis zu den komplizierten Baggern und Rammgeräten, dutzende von Betriebswerkstätten und Bauhütten harrten der Montage und Aufstellung; sinnvolle Hoch- und Tiefsilos, riesige Mengen angepaßter Vorrichtungen für Bahn- und Schiffsumschlag, modernste Betonpumpenanlagen und Dieselstationen mußten gebaut, vielfältige Rammgerüste geschlagen, breite Fangedämme geschüttet, über 30.000 lfdm Voll- und Schmalspurgleise verlegt werden, damit die Verarbeitung von hunderttausenden t Baustoffen beginnen konnte.

Die Beschränktheit der Baufläche im Werfthafen drängte auf die schnellste Inangriffnahme bedeutender Nebenanlagen. So entstand für die Vernietung der 28.000 kg schweren eisernen Melan-Deckenträger in Hell ein ausgedehnter Montageplatz mit eigenem Vollspur-Verschiebebahnhof, Portalkränen, Wohn- und Wirtschaftsbaracken. Ein in Hommelvik bestehender Eisenbetonkai, der als Löschplatz geeignet war, verlangte schwierigste Verstärkung und die Aufstellung eines 30 m hohen und 160 t schweren Hafen-Wippkrans. Eine Naturkatastrophe im April 1942 vernichtete diese Hilfsstelle, so daß erneute Schwierigkeiten auftraten.

Der für norwegische Verhältnisse ungeheure Bedarf an Betonierungsmaterial brachte zeitraubende Bohrungen und Schürfungen, verbunden mit bautechnischen Untersuchungen zur Auffindung ergiebiger Kieslager, mit sich. So entstand auf der Insel Tautra im Drontheim-Fjord eine Kiesgewinnungsanlage mit Baggereinsatz und Gleisbetrieb, einschl. einer wegen des Felsuntergrundes schwer herzustellenden Verladebrücke. Bei der Betonzuschlagsstoffbeschaffung traten jedoch immer neue Probleme auf. Die Erreichung der vorgeschriebenen Druckfestigkeiten scheiterte an der Qualität des Naturkieses. Weit über tausend Versuche mußten in dem ebenfalls neu errichteten Baustoffprüf-Laboratorium durchgeführt werden, bis der Weg zur Überwindung dieser Unzulänglichkeiten gefunden war. Es ergab sich die Forderung von Kiesaufbereitungswerken mit Wasch-, Brech- und Sortiereinrichtungen, die auf den zwei günstigsten Festland-Kiesgewinnungsplätzen in Orkanger und Melhus zur Aufstellung kamen, wobei neben den eigentlichen vielseitigen Werk- und Maschinenanlagen ein 350 m langer Kai und eine 2,5 km lange Eisenbeton-Zufahrtsstraße mit anschließender Bahnverladehochrampe gebaut werden mußten. Zur Verbesserung der Kieskörnung war außerdem die Erschließung eines großen Doppelsteinbruches in Trolla und der Einbau mehrerer schwerster Steinbrecheraggregate notwendig. Das allein waren 3 Nebenbetriebe, deren Ingangsetzung, nur als Vergleichsmaßstab für ihre Größe angegeben, einige Millionen Reichsmark kosteten.

Auf fast allen Bau- und Betriebsstellen wurde durch den Ausbau von über 100.000 qm Straßen und Wegen die Herstellung einer LKW-Transportverbindung gesichert. Eine ebenfalls erwähnenswerte Aufgabe war die Versorgung der Lager und Baustellen mit elektrischer Energie. Um den Maschinen die Antriebskraft und den Baustellen und Lagern die Beleuchtung zu geben, entstanden zehn starke Trafostationen; dazu wurden rund 16.000 lfdm Starkstromkabel und rund 51.000 lfdm Schwachstromleitungen verlegt.

Die gesamten Arbeiten waren in erster Linie abhängig vom Nachschub, der mit kaum vorstellbaren Schwierigkeiten der Beschaffung und des Transportes aus Deutschland, Dänemark, Frankreich, Holland und Belgien verknüpft war. Ich kann nicht mit ein paar Worten schildern, was gerade auf diesem Gebiet, ungeachtet der widrigsten Umstände, geleistet wurde. Die Herbeischaffung der gewaltigen Mengen von Bauholz, Eisen, Zement, Kies, Kohlen, Treibstoffen, Werkzeugen, Baumaschinen, Wasser- und Elektro-Installationsmaterialien, Baracken, Unterkunfts- und Küchen-Einrichtungsgegenständen, Ersatzteilen, Schiffen, Lastkraftwagen, nebst ungezählten anderen Dingen verursachte ununterbrochene Bemühungen über alles Ausmaß. Um Ihnen nur eine Vorstellung über die Mengen des Nachschubs anzudeuten, nenne ich die Zahl von rund 600.000 t oder 600.000.000 kg. Das ergäbe auf 15-to-Waggons verladen, aneinandergereiht eine Güterzugslänge von 400 km, ohne Berücksichtigung der Sperrigkeiten der Güter.

Zur Bewältigung der örtlichen Bahn- und Schiffstransporte zwischen den verschiedenen Betriebsstellen reichten die vorhandenen Verkehrsmittel nicht aus. Ein eigener OT-Vollspurzug, dessen Lokomotiven und Waggons nach langen Verhandlungen in Deutschland freigemacht wurden, brachte die fertigen Stahlfachwerkträger vom Montageplatz Hell nach Drontheim; Sonderzüge, beladen mit Kies, rollten mit kurzen Unterbrechungen von Melhus zur Verarbeitungsstelle. Gleichzeitig brachte auf dem Wasser eine kleine Flotte, bestehend aus Schuten, Schleppern und Motorbooten, die zum größten Teil in anderen Ländern erworben und hierher gebracht werden mußten, den weiteren Kiesbedarf herbei.

Eine ganz besondere Schwierigkeit stellte die Durchführung der zahlreichen LKW-Transporte dar. Die Aufrechterhaltung des rund 300 Lastkraftwagen zählenden Fahrbetriebes setzte die Entstehung eines großen zentralen Kraftwagenlagers in Nypan mit Spezialreparaturwerkstätten, Vulkanisieranlagen, Großgaragen, Ersatzteil- und Treibstofflagern, Tankstellen, Unterkunfts- und Wirtschaftsgebäuden voraus. Die Schaffung der Anlage allein war, um einen ungefähren Größenbegriff zu vermitteln, mit einer Ausgabensumme vom mehreren Millionen Reichsmark verknüpft.

Die ganzen Verhältnisse erschwerten sich außerordentlich durch die Unsicherheit des Arbeitseinsatzes und durch das Fehlen der ausgebildeten Fachleute. Statt der dem Arbeitsdiagramm entsprechenden Zimmererzahl, standen im Durchschnitt davon nur 40% zur Verfügung. Um dem Mangel an Eisenflechtern abzuhelfen, wurden in eigenen Flechterkursen brauchbare Hilfsarbeiter zu Eisenflechtern geschult. Dauernder Wechsel der ausländischen Arbeiter erschwerte eine gleichbleibende geordnete Schichtenfolge. Allein die Betreuung der zahlreichen Maschinenparks und die Fortführung der Motorenreparaturwerkstätten mit den wenigen ausgebildeten Kräften stellt eine nennenswerte Leistung für sich dar.

Das bereits Vorgetragene gestaltete sich noch ungünstiger durch die Witterungsunbilden des Landes. Im Herbst 1941 verwandelten wochenlang andauernde Regenfälle die Baugrube in ein Sumpfgelände, plötzlich auftretende Stürme ließen die Schiffstransporte ausfallen und vernichteten Umschlaganlagen und Schuten. Als Eis und Schnee die Landschaft überzogen und während des Winters 1941/42 ungewöhnlich tiefe Kältewellen hereinbrachen, mußte oftmals unter zehnfacher Anstrengung der Baufortschritt erzwungen werden. Was es heißt, bei 30 Grad Kälte zu betonieren, kann wohl nur der Baufachmann ermessen. Nur unter dem Gesichtspunkt der schnellsten Fertigstellung war es überhaupt vertretbar, die vielen zusätzlichen Vorkehrungen für eine Frostbetonierung zu treffen.

Neben den eigentlichen Bau- und Nachschubtätigkeiten traten andere wichtige Geschäfte ebenfalls in den Vordergrund; so die

Versorgung der mehrtausendköpfigen Gefolgschaft mit Lebensmitteln, Marketenderwaren und Ausrüstungsgegenständen. Die Aufrechterhaltung des weitverzweigten und mannigfachen Küchen- und Lagerbetriebes, der zuweilen der Verwaltung einer kleinen Stadt glich, sowie die transportmäßige, soziale und ärztliche Betreuung aller Einsatzmitglieder darf nicht ungenannt bleiben.

Das Nachrichtenwesen löste die gestellten Bedingungen, alle Betriebsstellen mit einem engmaschigen Fernsprechnetz zu umspannen, trotz Materialknappheit in kurzer Zeit, durch die Inbetriebnahme einer Funk- und Fernschreibstelle, durch die Ausstattung der Lager und Baustellen mit Großlautsprechern, Verstärker- und Luftschutzwarnanlagen wurde dem Gesamtbetrieb wertvollste Hilfe zuteil. Die Einrichtung der Feldpostdienststelle gewährleistete die laufende Verbindung mit der Heimat.

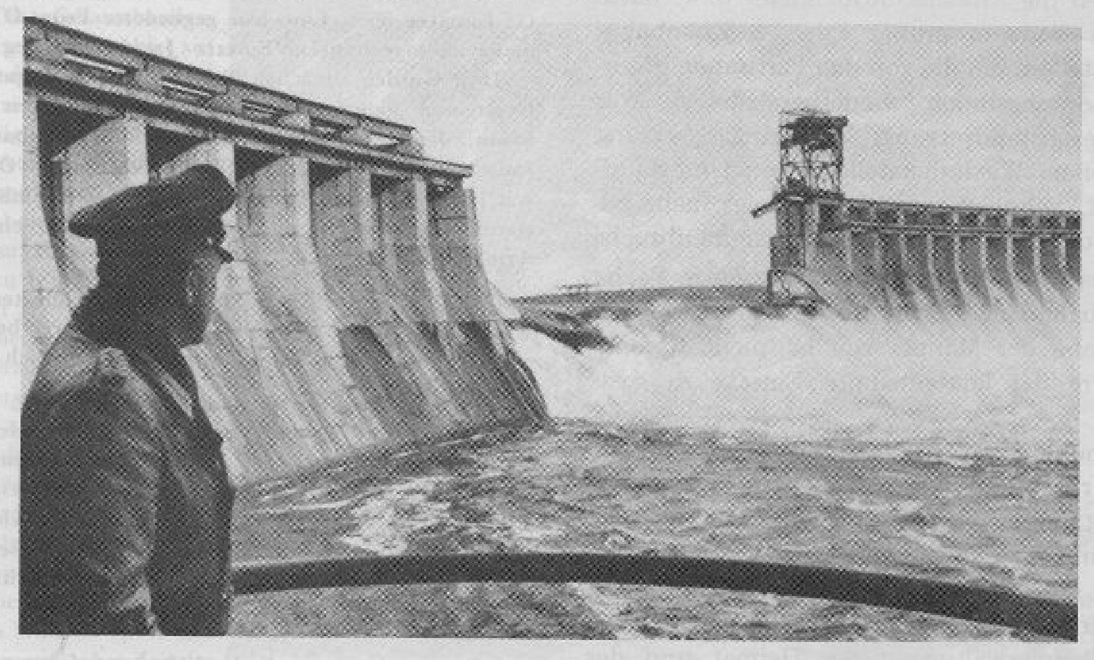
Die Verwaltung setzte sich mit besten Mitteln ein, um schnellstens eine vorschriftsmäßige Abwicklung aller Dienstgeschäfte, insbesondere der viele Millionen Reichsmark umfassenden Abrechnung, zu erreichen. Da für norwegische Verhältnisse keine Erfahrungen vorlagen, verlangten oftmals umfangreiche Devisen-, Kassen- und Abrechnungsgeschäfte, unklare Tarif- und Sozialangelegenheiten, vordringliche Einsatzfragen von Personal und Arbeiter Neuregelungen und schnellste Entscheidungen.

Zu all diesen Sorgen kamen während des Baues mächtige naturgegebene Hindernisse hinzu. Die Gründung des Bauwerkes im tonartigen Schluffboden brachte unangenehme Überraschungen und kaum zu bewältigende Schwierigkeiten mit sich. Sie lag nach dem Gutachten aller Sachverständigen an der Grenze des Möglichen. Die Auswahl des Platzes war bedingt durch die gesamte Werftplanung, so daß eine Verlegung des Baues außer Betracht kam. Der Untergrund besitzt nur eine sehr geringe Stand- und Tragfähigkeit, so daß der rund 500.000 t wiegende Eisenbetonklotz nicht ohne außergewöhnliche Konstruktion darauf gestellt werden konnte. Die Anwendung des neuartigen elektroosmotischen Verfahrens (eine Erfindung von Prof. Dr. Ing. Casagrande, Chef-Ingenieur der OT-Zentrale) sollte, da wegen der Porenfeinheit des Schluffes eine Grundwasserabsenkung mittels Brunnen negativ verlaufen war, den Austritt der Wasserfäden aus der Böschung verhindern und so ihre Fließeigenschaft beseitigen. Bei der Einbringung der gewaltigen biegungssteifen Fundamentplatte zeigten sich nach Öffnen der Baugrube trotz aller erdenklicher Vorsorge, Naturerscheinungen, denen wir fast machtlos gegenüberstanden. Spundwände verschoben sich trotz stärkster Verankerung, dickste Drahtseilkabel rissen wie Bindfäden entzwei, der Boden quoll gleich Schlammbrunnen stellenweise auf und Grundbrüche gefährdeten den Weiterbau und ließen das Hereinbrechen einer Katastrophe, an der die Ausführung des Bauwerkes gänzlich gescheitert wäre, monatelang befürchten. Selbst als die dicke Betonsohle, umgeben mit einer 20 m langen Stahlspundwand endlich eingebracht war, mußten noch besondere Sicherungsmaßnahmen an der Dockeinfahrtsseite wegen des auftretenden und gefährlich wirkenden Spannungssprunges in der Bodenfuge vorgenommen werden. Die lastausgleichende Vorsohle forderte die Absenkung von tiefen Betonschwellen im Druckluftverfahren.

Manche Rückschläge mußten überwunden, manche Verzögerungen und Stockungen überbrückt werden, aber schließlich gelang es, allen Gefahrenmomenten zu begegnen; die Erdbewegungen kamen zum Stillstand, die Sohlenplatte dehnte sich allmählich über die gesamte Grundfläche aus, die wuchtigen Fundamentmauern wuchsen empor und auf den hohen Betonwänden reihte sich Eisenträger an Eisenträger und als letztes füllten sich plangemäß die Deckenblöcke mit Beton. Heute kann ich nun die Fertigstellung des über 200.000 cbm Beton umfassenden ersten Bauwerkes verkünden...."

Ich spreche allen deutschen Dienst- und Wehrmachtstellen und allen Firmen, welche an diesem Werk beteiligt waren, meinen Dank für ihre Tätigkeit und Hilfe aus. Mein besonderer Dank gilt jedoch der Firma Sager & Woerner mit ihrer Stammbelegschaft, welche unter der hervorragenden Leitung ihres Herrn Direktor Brügel maßgebend an der Entstehung des Bauwerkes beteiligt war und die trotz der aufgezählten großen Schwierigkeiten einen mustergültigen Baubetrieb aufwies.

Darüber hinaus danke ich aus ganzem Herzen allen Arbeitern und Angestellten, die seit über 2 Jahren Tag für Tag und Nacht für Nacht bei diesem Bau mitgewirkt haben. Ich will keinen hervorheben, denn ihr alle habt zur Entstehung des Werkes beigetragen. Wir waren nicht als Einzelschaffende, sondern in Gemeinschaft, Arbeiter und Angestellte, als Organisation Todt hierher gekommen...."



Dr. Fritz Todt am zerstörten Kraftwerk Saporoshje, Ukraine, dessen Wiederherstellung die OT in die Hand genommen hat. Staudammlänge über den Dnjepr = 760 m. Dieses Kraftwerk versorgte zahlreiche große Industriekombinate.

In Rußland

Zu Beginn des Rußlandfeldzuges erhielt das Unternehmen Reichsautobahnen bzw. die Abteilung Rüstungsausbau den Auftrag, Personal und Großfirmen abzugeben, die der Aufstellung von 10 OT-Einheiten und 8 großen Brückenbaueinheiten zu dienen hatten, deren jede auf eine besondere Bauweise (Holz, Stahl, Beton, Gründung) zu spezialisieren war. Außerdem waren mehrere Planungsstäbe zu schaffen, die der kämpfenden Truppe unmittelbar folgen sollten, um an Ort und Stelle über Wiederinstandsetzungsmaßnahmen zu entscheiden und gemäß den erforderlich gehaltenen Lösungen aus den nachrückenden Baueinheiten die geeignetste anzufordern. Für den Nachschub der aufgestellten Einheiten blieben die Obersten Bauleitungen in der Heimat verantwortlich, aus deren Dienstbereich die betreffenden Einheiten gebildet waren.

Im August 1941 übernahmen die "Reichsautobahnen" im Rahmen der OT den Unterhaltungsdienst der Hauptrollbahnen, insb. der Rollbahn Minsk - Wjasma. Im Herbst folgte die Aufstellung eines OT-Winterdienstes, was die Abstellung von Personal und Räumgerät aus den Autobahn-Straßenmeistereien bedeutete. Gegen Jahresende 1941 hatten die "Reichsautobahnen" bzw. hatte die Organisation Todt in großer Eile 12 Eisenbahn-Einheiten aufzustellen, um die von den Partisanen unterbrochenen Versorgungslinien wiederherzustellen, was Brückenbau, Gleisinstandsetzung, Wiederingangsetzung von Wasserstationen, Wiederherstellung von Unterkünften, Werkstätten, Schneeräumung und vieles mehr bedeutete. So zog die OT angesichts des Zusammenbruchs des Eisenbahnwesens in Rußland 20.000 weitere Fachkräfte mit Eisenbahnbauzügen in die Notstandsbereiche heran. Die Hingabe der Männer war beispiellos, wenn auch insbesondere der letztgenannte Einsatz zu spät kam.

Die Schwerpunkte im Rußlandfeldzug lagen beim Straßenbau auf rund 25.000 km Straßen, dazu Bau bzw. Wiederinstandsetzung von Brücken, Stellungen, Truppenunterkünften, Industriebauten, Kraftwerke, Wintersicherung der Verkehrswege, Seilbahn-Bau für den Fährbetrieb über die Meerenge von Kertsch (Krim) — 6 km —. Straßenbauverwaltungen der Heimat und des Generalgouvernements in einer Stärke von 25.000 Mann wurden bereits ab Juli 1941 herangezogen. Mit Herbstbeginn 1941 wurde ein besonderer Einsatz "Heeresunterkünfte" mit 20.000 Facharbeitern ins Frontgebiet vorgezogen.

Mängel des OT-Einsatzes sind vielfach darauf zurückzuführen gewesen, daß in Rußland die Stellung des Generalingenieurs, der bereits von vornherein bei der Festlegung der Operationen hätte beteiligt werden sollen, erst im Herbst 1943 — zu spät — geschaffen worden ist. Im Sommer 1942 waren 400.000 OT-Männer (kurzfristig sogar 800.000) einschließlich einheimischer Hilfskräfte im Einsatz. Diese wurden u.a. versorgt von OT-eigenen Straßenmeistereien, die im Abstand von ca 50 km an den Hauptverkehrswegen eingerichtet worden waren. Diese unterstanden den OT-Linienchefs, die ihrerseits für Erhaltung und Ausbau der hauptsächlichsten Durchgangsstraßen bzw. "Rollbahnen" zur Front verantwortlich waren. Ihren Dienstsitz hatten sie im Frontbereich zu nehmen.

"Mit der Beendigung des Vormarsches in Frankreich hörte auch die mobile OT auf zu bestehen, bzw. ging sie in die stationären OT-Einsätze über. Eine klar gegliederte Front-OT entstand erstmalig im sogenannten 'Einsatz - Jacob' im Krieg gegen Rußland.

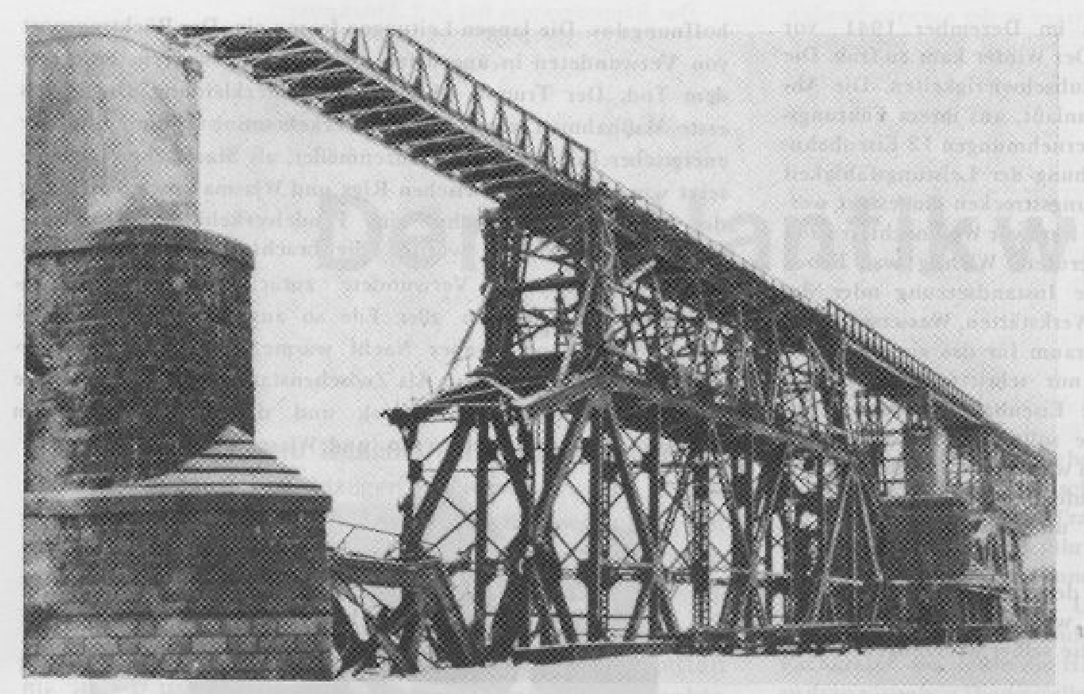
Dort wurden zunächst 20.000 Mann OT — gut ausgerüstet mit Gerät und Fahrzeugen, eingeteilt in Einheiten zu rund 2.000 Mann, diese wieder unterteilt nach Brückenbau-, Straßenbau-, Industriebautrupps aufgestellt. Geführt vom 'OT-Einsatzführer' war jeder Armee eine Einheit zugeteilt. Der Einheitsführer unterstand, wie beim Vormarsch in Frankreich, einsatzmäßig dem Armee-Pionierführer.

Für die Ausrüstung, den Nachschub, die technische Überwachung usw. war der OT-Verbindungsführer bei der zuständigen Heeresgruppe (Pionierführer) verantwortlich. ...

Zur laufenden Überprüfung und Ausrüstung, zur bevorzugten Versorgung mit Nachschubgütern, zur besonderen personellen Betreuung des Arbeiters, also zusammenfassenden Bearbeitung aller Fragen der Front-OT war im Amt Bau-OT ein Inspekteur der Front-OT eingesetzt (zuletzt OT-Einsatzleiter Kluger). Besonders betont sei zum Kapitel Front-OT, daß diese, wie auch die allgemeine OT, 'firmenmäßig', d.h. aus Einheiten der Bauwirtschaft gebildet war.

Ganz anders lagen die Verhältnisse auf dem russischen Kriegsschauplatz: keine einheimische Bauwirtschaft im westlichen

Eduard Schönleben, ehemals Leitender Mitarbeiter der Abteilung "Reichsautobahnen" beim Generalinspektor, gibt in einer privaten Niederschrift folgende Schilderung:



Kriegsbrücken der Organisation Todt an der Ostfront.

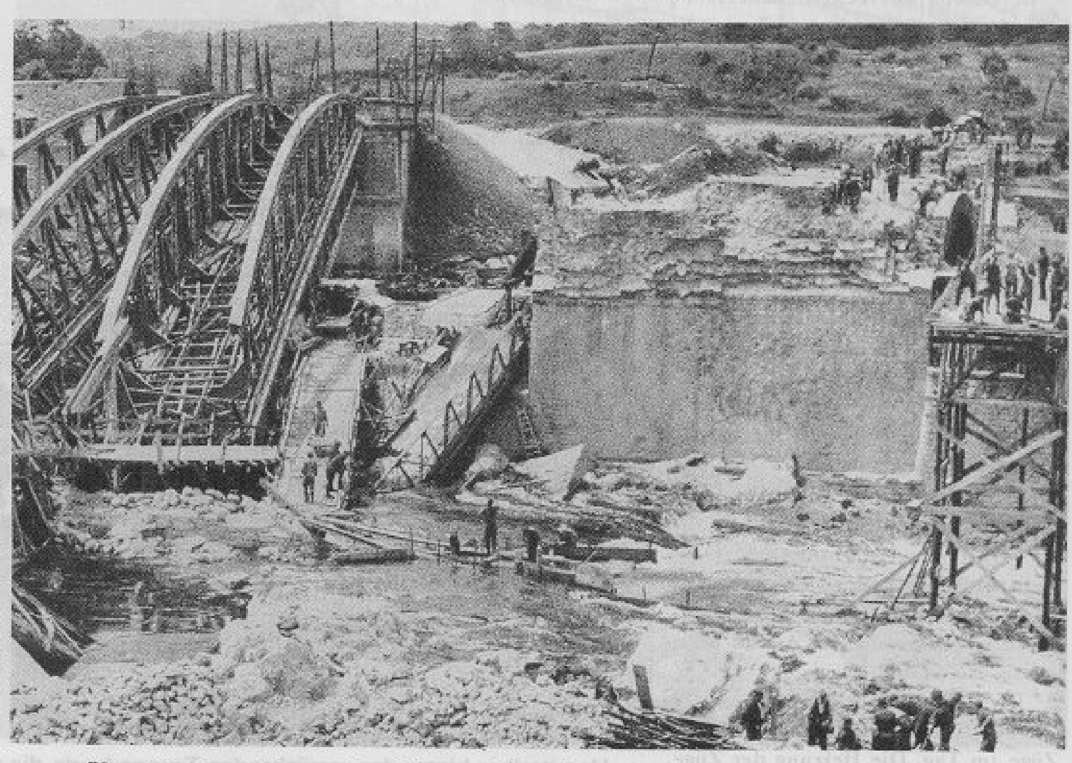
Sinne, schlechte Straßen, Ausfall der Eisenbahn auf weite Strecken, erhebliche Nachschubschwierigkeiten, Härte des russischen Winters, Partisanengefahr, kein stationärer Einsatz, sondern wechselnd nach Frontlage; dies führte zum Einsatz von OT-Stützpunkten und Einrichtung von OT-Linienchefs für die vom Feldtransportchef festgelegten Durchgangsstraßen mit Dienstsitz im Armeebereich. Erst im Herbst 1943 auch im Osten Einsatz von Generalingenieuren bei den Heeresgruppen. Ab Sommer 1942 rund 400.000 Arbeiter eingesetzt. Generalingenieur beim OKH war der Chef der OT-Zentrale, der zugleich Chef des Luftwaffen- und Marinebauwesens war.

"Als Reichsminister für Bewaffnung und Munition hatte Dr. Todt sehr bald nach seinem Dienstantritt die Rüstungsindustrie zur Selbstverantwortung aufgerufen.

Er ließ für die einzelnen Produktionszweige wie Panzer, U-Boote, Jäger etc. Selbstverantwortungs-Ausschüsse bilden, die von einem gewählten Industriellen gesteuert wurden und internen Austausch von Erfahrungen, Maschinen und Führungskräften zur Erreichung des Produktionssolls vermittelten. Schon auf dem Bausektor hatte Dr. Todt durch Rückgriff auf die Selbstverantwortung der Industrie große Erfolge erzielt. Es dauerte selbstverständlich einige Zeit bis dieses Verfahren in der Rüstung seine Erfolge zeigte. Sie stellten sich eigentlich erst unter Dr. Todt's Nachfolger ein. Ein besonders wichtiger Ausschuß war der Panzerausschuß, geführt von Direktor Roland.

Die negativen Berichte dieses Ausschußvorsitzenden veranlaßten Dr. Todt — besonders unter dem Eindruck der nunmehr anlaufenden gigantischen Rüstungsmaschinerie von Amerika — bei Adolf Hitler mehrmals vorstellig zu werden, um darauf hinzuweisen, daß man einen Weg suchen müsse, den Krieg zu beenden, denn mit Waffengewalt sei er nicht mehr zu gewinnen.

Eine Aufgabe des General-Ingenieurs war es, das Gesamtbauprogramm im Einsatzgruppengebiet auf Grund der Forderungen der einzelnen Bedarfsträger und der gegebenen Baumöglichkeiten aufzustellen, einen Ausgleich zwischen den militärischen und anderen Forderungen schon vorher vorzunehmen oder zur Entscheidung an höherer Stelle zu bringen, die Bau-Forderungen auf rein militärischem Gebiet dem Oberbefehlshaber zur Entscheidung vorzulegen, auf Grund des verabschiedeten Bauprogrammes die Gewinnung und die Zuweisung der Baustoffe, der benötigten Arbeitskräfte usw. im einzelnen durchzuführen. Die Stellung des General-Ingenieurs wurde später auch bei den Heeresgruppen im Osten auf Grund einer besonderen Vereinbarung zwischen Minister Speer und dem Chef des Generalstabes Zeitzler geschaffen. ..."



Unmittelbar hinter der Front, Baueinsatz z.T. unter Artilleriebeschuß

Der Angriff auf Rußland kam im Dezember 1941 vor Leningrad und Moskau zum stehen. Der Winter kam zu früh. Die Front klagte über ernsteste Nachschubschwierigkeiten. Die Abteilung Reichsautobahnen wurde veranlaßt, aus ihrem Führungspersonal und den eingesetzten Bauunternehmungen 12 Eisenbahn-Einheiten aufzustellen, die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der an die Front führenden Versorgungsstrecken eingesetzt werden sollten. Ich hatte die OBR-Leiter kurz vor Weihnachten 1941 dieserhalb nach Berlin zusammengerufen. Wichtig war neben Gleisarbeiten in den Bahnhöfen die Instandsetzung oder der Neubau von Brücken, Lokschuppen, Werkstätten, Wasserstationen und Personalunterkünften. Transportraum für das einzusetzende Unternehmergerät konnte offiziell nur schrittweise vermittelt werden. Die OBR-Leiter, alles alte Eisenbahner, wurden auf Selbsthilfe verwiesen. Auf alle Fälle sollte das Personal unter Benützung von Urlauberzügen so rasch wie möglich an die Einsatzorte gebracht werden. Schon im Laufe des Herbstes hatten die Reichsautobahnen Schneeräumgerät und Straßenmeister nach Rußland abgegeben.

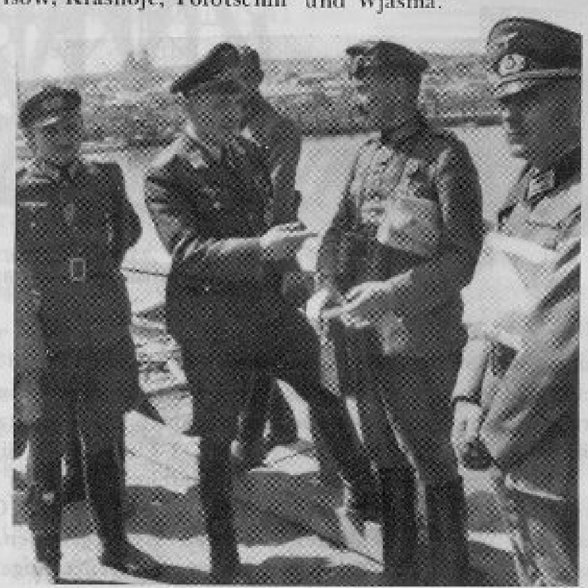
Die Nachrichten von der Lage der Truppe, besonders im Mittelabschnitt der russischen Front, waren so alarmierend, daß Dr. Todt sich in einer Inspektionsreise selber überzeugen wollte.

Einzuschieben ist hier indessen, was sich offenbar der Kenntnis von Herrn Schönleben entzog, daß Dr. Todt während des Rußlandfeldzuges zahlreiche Inspektionsreisen an die Ostfront durchgeführt und auch oft die Lage bei Adolf Hitler erörtert hatte.

Die Abreise erfolgte von Bahnhof Friedrichstraße am 2. Weihnachtsfeiertag 1941. Dr. Todt hatte verlangt, daß auch der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Dr. Dorpmüller, mitfuhr. Neben einigen Offizieren nahmen Min.-Rat Dorsch als Leiter der OT-Zentrale und ich an der Bereisung teil. In Warschau wurde unser Wagen einem Transportzug angehängt, die Reisegeschwindigkeit verringerte sich, je weiter wir in Russisches Gebiet kamen.

In Orscha überzeugte man sich von dem hoffnungslosen Zustand der Wasserversorgung. Auf Verlangen Dr. Todt's wurde die Reise mit PKW auf der Russischen Autobahn fortgesetzt. In Wjasma waren wir beim Straßenmeister übernacht. Es hatte über 40 Grad Kälte. Von Gschatsk aus fuhr Dr. Todt nur in Begleitung von Offizieren zur Front. Welche Stäbe und welche Persönlichkeiten er besucht hat, habe ich nicht erfahren. Ich vermute aber, daß Generalfeldmarschall Kluge ein offenes Wort mit Dr. Todt gesprochen hat. Ich habe ihn nach seiner Rückkunft von der Front erwartet und geleitete ihn in dunkler Nacht in die Unterkunft einer an der Autobahn stationierten OT-Dienststelle. Nie vorher hatte ich ihn in so aufgewühlter Stimmung gesehen, wie an diesem Abend und auf der Rückfahrt.

Die Eisenbahn brachte es auf der Strecke Minsk-Smolensk nur auf 4 Züge im Tag. Die Heizung der Züge von der Lok aus war hoffnungslos. Die langen Leitungen froren ein. Der Rücktransport von Verwundeten in ungeheizten Güterwagen war ein Spiel mit dem Tod. Der Truppe fehlte es an Winterkleidung. Dr. Todt's erste Maßnahmen waren, daß im Verkehrsministerium ein junger energischer Ingenieur, Dr. Ganzenmüller, als Staatssekretär eingesetzt wurde und daß zwischen Riga und Wjasma unter Benützung der russischen 'Autobahn' ein Pendelverkehr mit Omnibuskolonnen eingerichtet wurde. Sie brachten Versorgung nach vorn und nahmen Verwundete zurück. Mehrere Straßenmeistereien wurden in aller Eile so ausgebaut, daß sie Verwundetentransporten über Nacht warme Unterkunft und Verpflegung bieten konnten. Als Zwischenstationen kamen in Frage die Technikerschule in Minsk und die Straßenmeistereien Borrisow, Krasnoje, Tolotschin und Wjasma."



An einer Brückenbaustelle im Osten



Unmittelbar hinter der vorrückenden Truppe baute die OT die Brücke über den Dnjestr

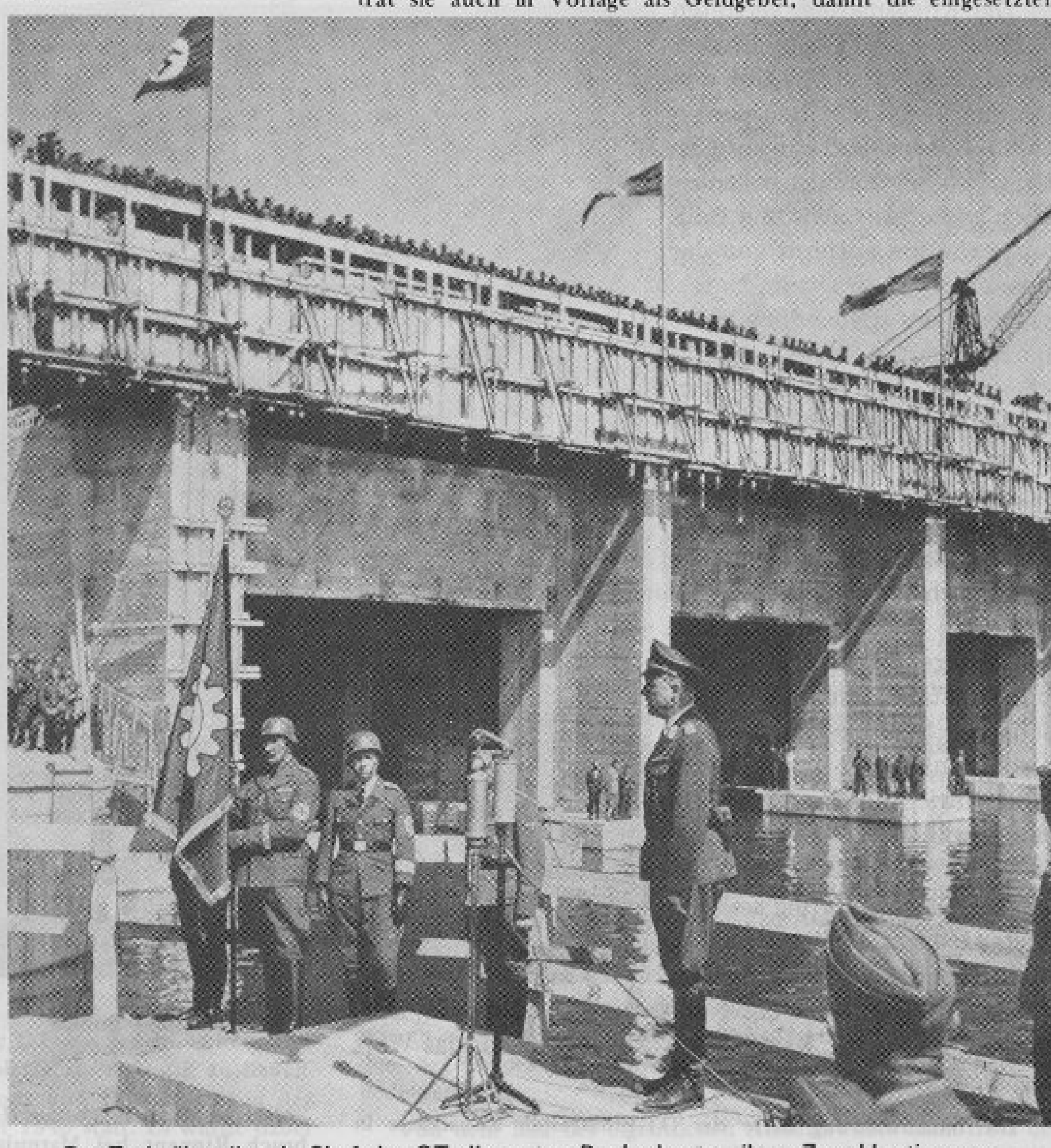
Der Atlantikwall

Zeitgleich mit dem Rußlandfeldzug, bzw. schon unmittelbar nach den Feldzügen in Norwegen und Frankreich begann Planung und Ausbau der norwegischen, der Kanal- und Atlantikküste, später auch der Mittelmeerküste, wo — insbesondere an der Atlantikküste — gewaltige Batterie- und Bunkerbauten einschließlich der großräumigen U-Boot-Bunker und Abschußkasematten für die V-Waffen, Flugplätze und Flottenstützpunkte aus dem Boden gestampft wurden.

"Nach dem Waffenstillstand mit Frankreich blieb die OT in der Hauptsache bei der Wiederinstandsetzung der Verkehrsanlagen eingesetzt. Als Schwerpunkt der Aufgabe bildete sich dabei die Wiederinstandsetzung des Kanalnetzes besonders im Bereich der belgisch-französischen Grenze heraus, das zum Teil schwer gelitten hatte und großenteils ausgelaufen war. Insonderheit mußte auch der Küstenkanal Calais - Ostende geräumt werden, der vor allem im Bereich von Dünkirchen durch unzählige, mehr oder weniger stark beschädigte abgesunkene Schiffe sowie durch zerstörte Brücken und Schleusen und durch in den Kanal gestürzte Kraftwagen gründlich gesperrt war.

Die OT wurde ferner herangezogen zur Räumung verschiedener Häfen (Boulogne, Calais, Dünkirchen u.a.). ...

Die OT hatte zunächst weder die speziellen Kräfte noch die speziellen Einrichtungen, wie sie z.B. für die Hebung von größeren Schiffen in den Häfen notwendig sind. Sie hatte über ihren Chef Dr. Todt — besonders nachdem dieser auch Rüstungsminister geworden war — die Möglichkeit, in kürzester Zeit die notwendigen Spezialisten und Spezialgeräte, vor allem die notwendigen Spezialfirmen in der Heimat ausfindig zu machen und sie abzurufen. Sie verschaffte diesen Spezialfirmen unverzüglich und ohne alle bürokratischen Hemmnisse die notwendigen Einreisepapiere, die Freifahrscheine auf der Eisenbahn, Flug- und Autofahrmöglichkeiten, Transportmittel und Transportmöglichkeiten aller Art. Sie führte die Verhandlungen mit den zuständigen militärischen und Verwaltungsdienststellen, sie verschaffte alle technischen Unterlagen, sie sorgte für die Unterbringung, Verpflegung und evtl. Bekleidung der herangeholten Fachkräfte, sie stellte die Hilfsarbeiter, sie nahm die Beziehungen zu französischen Dienststellen und zur französischen Industrie auf und erledigte alle anderen Vor- und Hilfsarbeiten. Insbesondere trat sie auch in Vorlage als Geldgeber, damit die eingesetzten



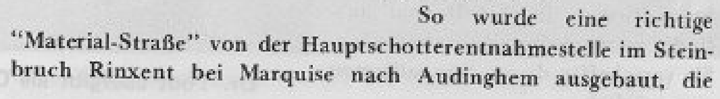
Dr. Todt übergibt als Chef der OT die ersten Bunkerbauten ihrer Zweckbestimmung

Firmen rechtzeitig die nötigen Geldbeträge in der entsprechenden Währung bekamen, ohne sich um manchmal sehr verworrene "Zuständigkeiten" kümmern zu müssen. Die herangeholten Spezialfirmen konnten deshalb sofort nach Eintreffen ohne Behinderung die Arbeit aufnehmen und diese durchführen. Die OT bildete also in diesen Spezialfällen gewissermaßen den "Rahmen", der allerdings für die Fertigstellungstermine von entscheidender Bedeutung war.

Neben der Räumung der Häfen und der laufenden Instandsetzung der Verkehrsanlagen mußten viele andere Bauarbeiten durchgeführt werden, z.B. in den Häfen Splitterschutzanlagen für alle möglichen Einrichtungen, wie Ölbehälter, wertvolle Verladeeinrichtungen, ferner Unterstände für das Hafenpersonal. Quartiere für die Truppe usw. Dazu wurde überall das Wiederingangbringen der französischen Baustoff-Industrie, insbesondere der Zementwerke nachhaltigst unterstützt. In dieser Zeit übernahm die OT auf Antrag des Luftgaukommandos Brüssel auch Arbeiten auf Flugplätzen. Sie hatte dabei nichts mit der Planung zu tun, sondern beschränkte sich auf die Durchführung der Baumaßnahmen. Die technische und einsatzmäßige Überwachung der in Frankreich eingesetzten OT-Kräfte erfolgte – soweit davon bei der weiten Verzweigung überhaupt gesprochen werden kann – durch den Einsatzstab Nordwest in Brüssel; die Verwaltungsarbeit wurde nach wie vor in der Spitze von der Dienststelle Wiesbaden durchgeführt...."

Die Kriegsmarine, vertreten durch den Marine-Befehlshaber Kanalküste, erteilte sodann den Führerauftrag zum Bau der ersten schweren Batterie auf Cap Griz Nez im Kanalstreckenbereich zwischen Calais und Boulogne (34 km entfernt von der britischen Küste) zur Unterstützung des später doch nicht durchgeführten Unternehmens "Seelöwe" (Landung in England) und zur Störung des Kanalverkehrs. Es handelte sich hierbei um 7 massive Batterieeinheiten für eine Ausrüstung mit 21 cm bis 38,5 cm-Kaliber und Geschütze mit einer Reichweite bis zu 50 km. Zu jeder Batterie gehörte ein verbunkerter Leitstand, mehrere Mannschafts-, Sanitäts- und Munitionsbunker, Wasserversorgungseinrichtungen, Verbindungsstraßen, Gleisanschlüsse usw.

Zur Bauausführung sei dem Leiter des OT-Einsatzstabes Kanalküste in Audinghem, (nördl. Boulogne, in der Nähe von Cap Griz-Nez, dem engsten Punkt der Kanalküste), Xaver Dorsch, das Wort gegeben:



Atlantik - Bunker

"Die Bauausführung hatte der OT-Einsatzstab Kanalküste in Audinghem, den ich persönlich leitete...,

Das Bauprogramm fiel in 2 Abschnitte:

1. Einbau der Geschütze bis zur behelfsmäßigen Feuerbereitschaft, d.h. ohne Überdeckung. Fertigstellung der Leitstände, Herstellung der Nebenanlagen (Muni-, Mannschafts- und Sanitätsunterstände usw.) nur ungefähr in der halben Endzahl. Dieser Abschnitt sollte in 8 Wochen nach der Einweisung abgeschlossen sein.

2. Vollendung der Anlage in vollem Umfange so rasch wie möglich ohne genaue Terminangabe.

An den Bau der Geschützüberdeckungen war die Bedingung geknüpft, daß während des Baues wenigstens bei den schwersten Geschützen (Todt, Friedrich-August u. Prinz Heinrich-Kurfürst bekam keine Überdeckung, sondern hatte drehbare, stählerne Schutzverkleidungen von ungefähr 60 mm Wand-Stärke, die später durch Aufschweißen von weiteren Blechen noch verstärkt wurde) die ständige Feuerbereitschaft erhalten blieb.

Der Abschnitt 1 bedeutete die Einbringung von rund 30.000 cbm Eisenbeton. Die Feuerbereitschaft war mit 3 Tagen Terminüberschreitung, also nach 8 Wochen und 3 Tagen erreicht. Dieser außergewöhnliche Bauerfolg wurde außer durch die hervorragende Arbeitsleistung auch des letzten Arbeiters u.a. durch 3 besonders zu erwähnende Umstände erreicht:

1. In der Nähe von Etaples (etwa 15 km südwestlich von Boulogne) wurde ein ehemaliges Truppenlager (englisch) aus Wellblechbaracken vorgefunden, in dem die eiligst zusammengeholten Arbeiter zum größten Teil sofort untergebracht werden konnten.

2.

Bei der Einweisung zeigte der Marinebefehlshaber allergrößtes Verständnis für die baubetriebstechnischen Gesichtspunkte. Er versuchte stets, eine taktische Anordnung zu finden, die der Baudurchführung keine übergroßen Schwierigkeiten (allzu weites Abliegen der einzelnen Bauwerke vom Straßennetz, von der Wasserzufuhr usw.) bot. Unter anderem stimmte er zu, daß auf die Tarnung der Großbaustellen (Geschützstände der Batterie Todt) weitestgehend verzichtet wurde, da sie bei der Größe der Objekte übermäßigen Zeitaufwand verlangt hätte.

3.

In einem Umkreis von rund 15 km vom Arbeitsschwerpunkt (Batterie Todt) wurden geeignete Beton-Zuschlagstoffe in genügender Menge gefunden. Um den Transport der Baustoffe meistern zu können, wurde als erstes das in Frage kommende Straßennetz in einen Zustand versetzt, der große Schwer-Transporte durchzuführen gestattete.

So wurde eine richtige "Material-Straße" von der Hauptschotterentnahmestelle im Steinbruch Rinxent bei Marquise nach Audinghem ausgebaut, die

Ortsdurchfahrten möglichst vermied und beispielsweise die stark befahrene Straße Boulogne - Calais mittels einer neu erbauten Brücke "niveaufrei" kreuzte. Auf dieser Straße liefen an manchen Tagen bis zu 1.200 Lastwagen. Auch die Straße vom Bahnhof Wimmereux bis Audinghem wurde z.T. neu angelegt, mit größeren Bogenradien usw. versehen, schon deshalb, weil hier auf Schwerst-Lastwagen die Geschütze (das Rohr für die Batterie Todt wog rund 70 to) an die Einbaustelle transportiert werden mußten. Neben den günstigen Kiesvorkommen lag in nächster Nähe von Boulogne das Sägewerk Outreau, das ausgezeichnet eingerichtet und mit Holzvorräten reichlich versehen war. Die Einrichtung dieses Werkes gestattete es, daß dort in großem Umfang die Schalung für die Eisenbetonbauwerke fertig hergestellt und von hier zur Baustelle abgefahren werden konnten. Die Aufrechterhaltung der Feuerbereitschaft während des Baues der Überdeckungen der schweren Geschütze wurde dadurch erreicht, daß man, ohne eine Stütze im Schwenkbereich der Geschütze (ungefähr 100 Grad) aufzustellen, die Schalung für die Überdeckung an eine schwere Brückenkonstruktion anhing, die nach Erhärtung der Decke wieder entfernt und als Hilfskonstruktion beim nächsten Geschütz verwandt wurde.

Insgesamt wurden bis Ende 1940 für den Bau der schweren Batterien im Bereich von Boulogne bis Calais einschließlich aller Nebenanlagen, soweit ich mich erinnere, etwa 100.000 cbm Eisenbeton eingebaut. Im Mittel waren etwa 12.000 - 15.000 Arbeiter eingesetzt, davon etwa 9.000 Deutsche. Dem Einsatzstab der OT standen etwa 2.000 Fahrzeuge zur Verfügung. Die Bearbeitung der Entwürfe und Konstruktionspläne erfolgte in Gemeinschaftsarbeit zwischen Pionieren und OT.

Es soll der Vollständigkeit halber erwähnt werden, daß im Abschnitt von Boulogne zu einem späteren Zeitpunkt weitere Bestückung mit schwereren Batterien erfolgte. So wurde in der 2. Hälfte des Jahres 1942 die Batterie "Lindemann" mit 3 Geschützen zu 40.6 cm Kaliber mit bombensicheren Decken und allen entsprechenden Nebenanlagen eingebaut.

Während der Zeit, in der die Batterien zum Schutz des Unternehmens "Seelöwe" eingebaut wurden, liefen die Baumaßnahmen in den Häfen weiter. Insbesondere wurden in dieser Zeit auch eine Anzahl Verladebrücken, Verladerampen und ähnliche Einrichtungen für das Unternehmen "Seelöwe" von der OT gebaut."

Gleichzeitig wurde der Bau der U-Boot Bunker forciert. Auch hierzu berichtet Ministerialrat a. D. Xaver Dorsch weiter:

"Im Herbst 1940 gab Hitler an die OT den Befehl, in kürzester Frist bombensichere U-Boot-Liegeplätze am Atlantik zu bauen. Die erste Besprechung zwischen Todt und Dönitz fand in der Nähe von Lorient Anfang November 1940 statt. Es wurde dabei festgelegt, daß zunächst rund 30 Boote, etwa 10 in Brest, 14 in Lorient, 6 in St. Nazaire untergebracht werden sollten. Die ersten Entwürfe wurden Hitler bei seiner Besichtigung von Bauwerken auf Cap Griz Nez am 23.12.1940 vorgelegt und von ihm genehmigt.

Der Auftrag wurde später erweitert auf Liegeplätze in La Pallice und Bordeaux, ferner im Jahre 1943 auf Plätze in Marseilles und Toulon am Mittelländischen Meer. Der Bau der U-Boot-Stützpunkte stellt im Gegensatz zum Bau des Atlantikwalls keine serienmäßige typisierte Massenfertigung dar, sondern verlangte für jedes Bauwerk eine, auf den Untergrund und sonstige örtlichen Verhältnisse abgestimmte ingenieurtechnische Überlegung und Konstruktion. Im Gegensatz zu den Bauten des Atlantikwalls, für den, von Ausnahmen abgesehen, vom General der Pioniere und Festungen die Typenentwürfe erstellt und an die OT zur Ausführung gegeben wurden, oblag der OT beim Bau der U-Boot-Stützpunkte also auch der Entwurf und die konstruktive Durchbildung derselben in allen Einzelheiten. Der Bau der U-Boot-Stützpunkte und die Verstärkung derselben wurde von Beginn bis zur Invasion laufend durchgehalten. Obwohl die Entwicklung der gegnerischen Abwehr Ende 1942 das Ende des eigentlichen U-Boot-Krieges als wahrscheinlich erscheinen ließ, wurde bei Besprechungen im Führerhauptquartier von Hitler immer wieder das Festhalten am Ausbau der Stützpunkte verlangt und zwar im Hinblick auf die in einiger Zeit zu erwartenden neuen, vom Gegner nicht mehr "ortbaren" Boote. Tatsächlich kamen die neuen Boote um die Wende 1944/1945 zur Auslieferung und kurz vor der Kapitulation auch noch mit mengenmäßig geringem, jedoch grundsätzlich gutem Erfolg zum Einsatz.



Eine Küstenbatterie am Atlantikwall.

Im Herbst 1941 erhielt die OT den Auftrag, den Ausbau der Normannischen Inseln, soweit er nicht von der Truppe selbst betrieben wurde, zu übernehmen. Hitler hatte damals Sorge, daß sich der Gegner wieder in den Besitz dieser Inseln setzen würde, was zu einer ständigen Bedrohung der Nordküste geführt und für den Beginn der Invasion eine außerordentliche Unterstützung bedeutet hätte.

Von dem Bau des eigentlichen Atlantikwalles kann trotz der bereits genannten Befestigungsanlagen auf Cap Griz Nez, auf den

Normannischen Inseln und an einigen anderen Punkten, die später in das System des Atlantikwalls einbezogen wurden, erst ab Mai 1942 gesprochen werden, als Hitler vom FHQu Winniza aus den Befehl zum Ausbau einer durchgehenden Verteidigungslinie von der deutsch-holländischen bis zur spanisch-französischen Grenze an der Biskaya gab. Es verdient festgehalten zu werden, welche grundsätzlichen Richtlinien seinerzeit von ihm für diesen Ausbau gegeben wurden:

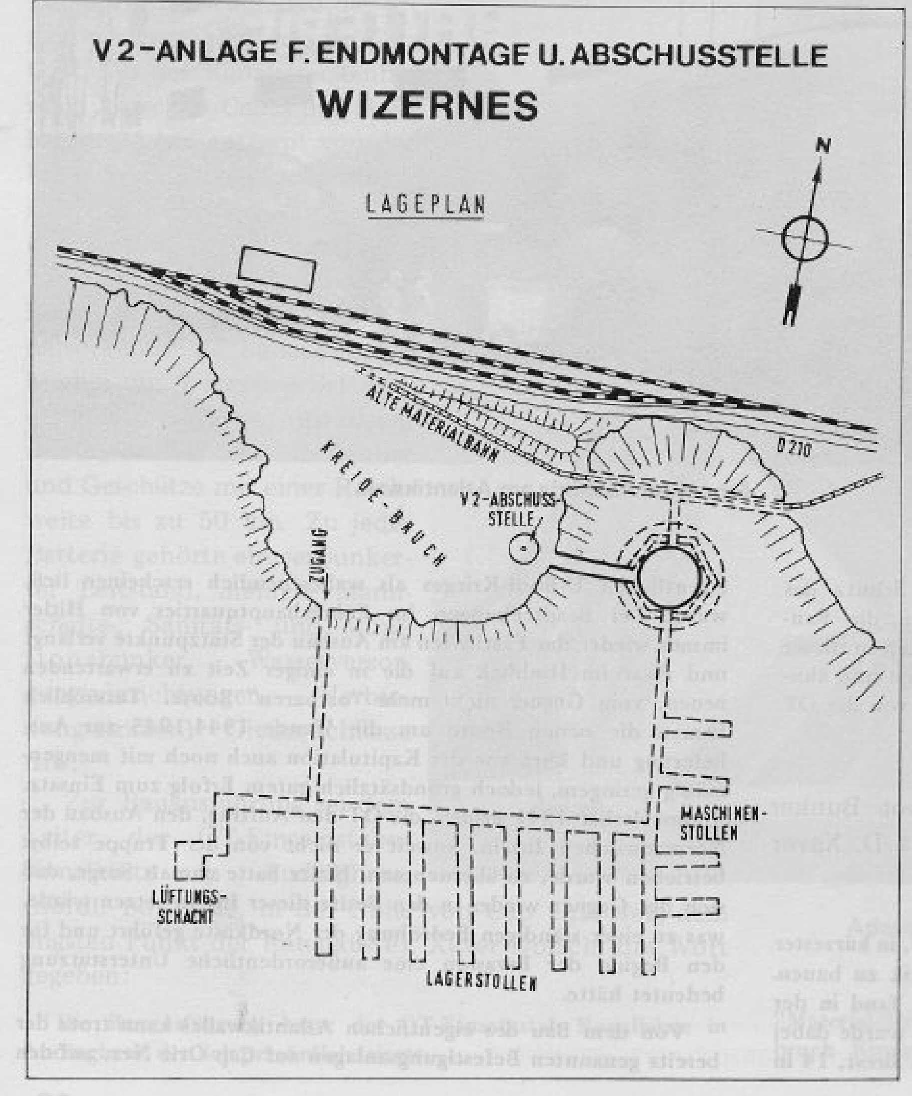
1. Unter allen Umständen muß verhindert werden, daß auch im Falle einer zunächst gelungenen Invasion der Betrieb in den U-Boot-Stützpunkten ausfällt. Die eigentlichen Liegeplätze müssen mit unverminderter Beschleunigung weiterhin ausgebaut, die Stützpunkte selbst im Rahmen des Atlantikwalles mit einer Rundumverteidigung versehen werden, so daß eine Gefährdung des U-Boot-"Betriebes" auch von der Landseite her ausgeschlossen erscheint.

2. Jeder für eine Landung größeren Stils geeignete Hafen muß für den Gegner unerreichbar bleiben, um ihn zu zwingen, im "freien Wasser", also unter wesentlich ungünstigeren Umständen seine Landung durchzuführen. Deshalb Rundumverteidigung aller wichtigen Häfen als Stützpunkte im Rahmen des Atlantikwalls wie unter 1.

3. Die notwendige Abwehrkraft sollte möglichst weit vorne, also dicht an der Küstenlinie konzentriert werden, um den Gegner wirklich in seinem schwächsten Moment, nämlich bei der Ausladung, zu fassen und mit der eigenen Artillerie möglichst weit auf See hinausreichen zu können.



Atlantikwall - V 2 Anlage Wizernes
Kuppel und Entlüftungsturm



4. Unter allen Umständen sollten möglichst alle Geschütze mit Eisenbetonschutzdecken gegen Angriffe aus der Luft versehen werden. Der Einwurf, daß dadurch der Feuerbereich wesentlich begrenzt und ein "Rundum"-Schießen ausgeschlossen würde, wurde von Hitler durch den Hinweis abgebogen, daß auch bei einem nur halbwegs gelungenen Luftangriff wegen der Empfindlichkeit der Geschütze selbst gegen größere Splitter so viel Artillerie ausfallen würde, daß von einem Rundumschießen sowieso keine Rede mehr sein könne.

Für die technische Ausgestaltung der Bauwerke und ihre Auswahl galten im übrigen die gleichen Gesichtspunkte wie für den Westwall: 'Endgültig wird der Kampf um eine Stellung durch die Infanterie ausgetragen'. Es ist deshalb für eine genügend große Anzahl von sicheren Infanterie-Unterständen zu sorgen, in denen der Infanterist das dem gegnerischen Nahangriff vorausgehende Artillerie- und Bombenfeuer ohne Schmälerung seiner Kampfkraft überstehen kann.

Die vorstehenden Richtlinien wurden, obwohl sie rein militärischer Natur sind, hier deshalb angeführt, weil sie für die Baudurchführung doch von größerem Einfluß sind, als es zunächst den Anschein haben mag. Die Forderung, daß die U-Bootstände unter allen Umständen weiterhin zu bauen und ihre Sicherung vordringlich ist, war eine günstige Voraussetzung für das Anlaufen der großen Aufgabe überhaupt, denn hier war für den Bau der U-Bootstände selbst bereits eine entsprechend große Baukapazität vorhanden, die verhältnismäßig leicht ausgeweitet werden konnte. Die Erfüllung des Punktes 2 liegt ebenfalls in dieser Richtung. Der Neu-Aufbau einer entsprechenden Baukapazität ist selbstverständlich in der Regel in einem Hafen wesentlich einfacher, als in der "freien" Landschaft...."

Erst ab Mai 1942, als Hitler vom Führerhauptquartier in Winniza den Befehl zum Ausbau einer durchgehenden Verteidigungslinie von der deutsch-holländischen bis zur französisch-spanischen Grenze an der Biskaya gab, wurde forciert mit dem eigentlichen Bau des Atlantikwalls mit Stützpunkten und Hafenbefestigungen zur Rundumverteidigung, mit bombensicheren Artilleriefestungen sowie sicheren Infanterieunterständen in großer Zahl begonnen.

"Ein entscheidender Punkt in der Baugeschichte des Atlantikwalls war die von dem damaligen Chef des OB West, General Zeitzler, am 22. August 1942 gegebene Zustimmung, daß bis zum 1. Mai 1943 so gebaut werden dürfte, als ob bis zu diesem Zeitpunkt keine Landung des Gegners zu erwarten sei. Diese Zusage ermöglichte eine serienmäßige Herstellung der Bauwerke nach rein bauwirtschaftlichen Gesichtspunkten ohne Rücksichtnahme auf die jeweilige Gefechtsbereitschaft der Anlagen und damit eine erhöhte Betonleistung. Im April 1943 wurde dann auch mit insgesamt 870.000 cbm Eisenbeton die Rekordleistung erreicht. Das Zurückfallen der Leistung nach diesem Zeitpunkt ist auf ein Ereignis zurückzuführen, das außerhalb der OT-Einsatzgruppe West lag. Anfang Mai 1943 wurden durch die englische Luftwaffe die Möhne- und die Eder-Talsperre zerstört. An diesen beiden Talsperren hing die Wasserversorgung des Schwerpunktes der deutschen Rüstungswirtschaft, das Ruhrgebiet. Damit war der gegnerischen Luftwaffe ein Schlag gegen die deutsche Rüstungswirtschaft mit unübersehbaren Folgen gelungen. Die Wiederinstandsetzung der beiden Talsperren hatte auf Befehl von Minister Speer ohne Rücksicht auf irgendwelchen Einbruch auf anderen Gebieten des Bauens zu erfolgen. Es wurde deshalb in kürzester Frist ein nicht unerheblicher Teil der Baukapazität aus dem Atlantikwall herausgenommen und zusammen mit anderen Baukontingenten in der neu gegründeten OT-Einsatzgruppe "Ruhr" zusammengefaßt. (Tatsächlich ist es der OT gelungen, gegen alles Erwarten in 4 ½ Monaten die zerstörten Talsperren wieder aufzubauen.)....

Neben dem Bau der U-Boot-Stützpunkte, Schnellboot-Stützpunkte und dem Bau des Atlantikwalls liefen noch eine Menge Bauten auf dem Verkehrssektor, auf dem Rüstungssektor, z.B. der Ausbau der Bauxit-Gruben in Brignoles bei Marseilles, der Abbau von "Wolfram" bei Fougeres und vieles andere mehr, außerdem führte der OT-Einsatzgruppenleiter auch für die Luftwaffe eine Anzahl von Bauten durch....

Die Materialbeschaffung erfolgte auf Grund eindeutiger vertraglicher Regelungen durch ordnungsgemäßen Einkauf. Die eingesetzten deutschen und fremdländischen Arbeiter wurden auf Grund der jeweils geltenden Tarifordnung entlohnt. (Es ist erwähnenswert, daß beispielsweise der holländische OT-Facharbeiter einen höheren Lohn erhielt, als der neben ihm eingesetzte deutsche OT-Facharbeiter.)"

Die Durchführung des Atlantikwalls erfolgte grundsätzlich durch Bauunternehmer, und zwar deutsche und ausländische, die, soweit es irgendwie ging, im Leistungsvertrag, sonst im Selbstkostenerstattungsvertrag beschäftigt wurden....

Ende 1944 wurde mit dem Bau der sogenannten Sonderanlagen begonnen. Es dreht sich hierbei in der Hauptsache um die Abschuß- und Versorgungsanlagen für V 1 für V 2, den Bau des sogenannten "Tausendfüßlers", eines Ferngeschützes mit 12 etwa 160 m langen, fest eingebauten Geschützrohren, das auf London eingerichtet wurde, dessen Montage aber nicht mehr durchgeführt werden konnte, und einige andere Bauwerke. Den Auftrag zum Bau der Sonderanlagen für V 1 und V 2 erhielt die OT vom General der Flakwaffe im RLM bzw. von dem für den Einsatz der V 2 besonders gebildeten Generalkommando 65. Während die sogenannten 'Feldstellungen' für die V 1, d.h. Abschuß-Stellen in leichter Bauweise, überall noch zum Tragen kamen, trifft dies für die schweren Abschuß-Stellen, sowohl der V 1 wie der V 2, nicht zu. Leichte Abschuß-Stellen für die V 1 wurden von der OT insgesamt 54 erstellt. Die Durchführung war an sich ingenieurmäßig eine einfache Angelegenheit, unter den damaligen dauernden Luftangriffen jedoch außerordentlich schwierig. Besonders erwähnenswert ist der Bau einer bombensicheren Abschuß-Stelle für die V 2 in Watten bei St. Omer. Nach Fertigstellung von ungefähr der Hälfte der vorgesehenen Anlagen (etwa 60.000 cbm Eisenbeton), wurde die Baustelle mit schweren (2.000 kg-Bomben) wiederholt angegriffen und vollständig zerschlagen. Nach Anlegung einer Scheinbaustelle an anderer Stelle, die wiederholt angegriffen wurde, wurde ein Teil der Anlage und zwar für die Sauerstoffabfüllung innerhalb des Trümmerfeldes der alten Baustelle, wieder eingestellt und zwar in der Weise, daß die Decke des kastenförmigen Bauwerkes am Boden betoniert und beim Erstellen der Seitenwände durch eine große Anzahl von Öldruckpressen in die entsprechende Lage mit hochgenommen wurde, so daß im Schutze dieser 'Abdeckung' gearbeitet werden konnte. Die eigentliche Abschuß-Stelle wurde in etwa 15 km Abstand südlich der alten Baustelle im Kalk-Steinbruch von Wizernes angelegt. Dabei wurde die sogenannte 'OT-Erdschalung' verwandt, bei der der gewachsene Boden nach entsprechender



Zusätzlich zu allen schweren Aufgaben noch die zerstörte Heimat

Planierung als Lehrgerüst verwendet und nach Abbinden der darauf aufgebrachten Eisenbetonkuppel die Erde unter dieser Kuppel entfernt wird. Wenn auch dieses Bauwerk seinen Zweck nicht mehr erfüllt hat, weil die Montage der Inneneinrichtung zu spät ankam bzw. die Invasion diese Montage unmöglich machte, so ist es doch erwähnenswert, daß hier eine Methode ersonnen und erprobt wurde, die es gestattete, einen Eisenbeton-Großbau auch bei schwerster Beeinträchtigung des Bau-Betriebes durch die gegnerische Luftwaffe durchzuhalten....

Wenn auch Westwall und Atlantikwall sich schwer vergleichen lassen, so ist diese Gegenüberstellung doch interessant. Wenn heute so oft die Ansicht geäußert wird, der Atlantikwall sei zu dünn und zu wenig tief gegliedert gewesen, so muß von Seiten der bauwirtschaftlichen Gesichtspunkte darauf hingewiesen werden, daß eine sehr viel höhere Eisenbetonleistung von 1942 ab unter den obwaltenden Umständen kaum zu erreichen war, es sei denn auf Kosten anderer Militär- oder Rüstungsbauten. Hätte man allerdings schon gleich nach dem Waffenstillstand mit dem systematischen Ausbau begonnen, so wäre das Bild ein ganz anderes geworden. Daß der Atlantikwall zu dünn und zu wenig tief gegliedert sei, war jedenfalls nicht immer die Ansicht des Chefs des OKW, denn er hat bei einer mir eindeutig in Erinnerung gebliebenen Besprechung etwa 1943 Hitler darauf aufmerksam gemacht, daß man mit dem Bau des Atlantikwalls 'kurz treten' müsse, da dieser im A-Fall gar nicht besetzt werden könne. Ich wurde in dieser Besprechung von Hitler gefragt, wieviel Stände im Endausbau zu erwarten wären und wie hoch deren durchschnittliche Besetzungsstärke sei. Ich habe damals angegeben, daß man bestenfalls mit 15.000 Ständen zu je 6 Personen rechnen könne und Hitler gab Keitel zur Antwort, daß damit 'ja noch nicht einmal die Stäbe unterzubringen' seien. Tatsächlich wurden von der OT 9.671 Stände in 'ständiger' Bauart (mind. 2 m starker Eisenbeton) sowie 5.976 Stände in 'behelfsmäßiger' Bauart, zusammen also 15.647 Stände bezugsfertig übergeben. Darüberhinaus waren bei Beginn der Invasion fertig betoniert 1.386 Stände in ständiger, und 205 Stände in behelfsmäßiger Bauweise.

Die Verteilung des zur Ausführung gelangenden Betons an die einzelnen Bedarfsträger, d.h. in der Hauptsache die Verteilung zwischen Marine für die U-Bootstützpunkte und dem Heer für den Atlantikwall, erfolgte in regelmäßigen — etwa monatlichen — Besprechungen im Führerhauptquartier unter dem Vorsitz Hitlers. Die OT hatte hierbei selbstverständlich nur als technischer Berater eine Funktion, denn sie konnte lediglich die Möglichkeit der geforderten Leistungen beurteilen."

Insgesamt sind für den Atlantikwall 10,4 Millionen cbm Eisenbeton bei einer monatlichen Leistung von 400.000 cbm (Höchstleistung im Mai 1943 = 800.000 cbm) eingebaut worden. Abgesehen von den Großbatterien hat die OT vor der Invasion im Juni 1944 = 9.671 Unterstände in "ständiger" Bauart (mindestens 2 m starker Eisenbeton) und 5.976 Unterstände in "behelfsmäßiger" Bauart, insgesamt = 15.647 bezugsfertig, weitere 1.500 halbfertig übergeben. Hinzuzuzählen wären sehr viel mehr Leistungen, die sich infolge der außerordentlich umfangreichen Zerstörungen aller Art durch die alliierten Bomberflotten ergaben und gar nicht im einzelnen aufgezählt werden können. Neben den vielfältigsten Reparaturarbeiten am Verkehrsnetz, in den Städten und Häfen sollte besonders erwähnt werden die Schaffung unterirdischer Fabrikationsbetriebe in Frankreich und der Ausbau der französischen Bauxit- und Wolframgewinnungsstätten.

Es hat in der deutschen Generalität Kritiker gegeben — u.a. Generaloberst Halder —, die die Notwendigkeit der Errichtung des Atlantikwalls mitten während des Rußlandfeldzuges nicht einsahen und — zumindest nach Kriegsende — dahingehend argumentierten, dieser gewaltige Bau habe unnötigerweise hundertausende Fachkräfte, dringend benötigte Fahrzeuge, Materialien, Benzin, Maschinen usw. von der Ostfront abgezogen und damit die Ostfront in unverantwortlicher Weise geschwächt, ohne in Wirklichkeit die Invasion der westalliierten Truppen aufhalten zu können.

Der Chef der OT-Zentrale, Ministerialrat a.D. Xaver Dorsch, nimmt in seinen Aufzeichnungen im Internierungslager "Steinlager Allendorf" im Jahr 1946 zu diesen Vorwürfen wie folgt Stellung (wir fassen aus Platzmangel zusammen):

Ohne Bestehen des Atlantikwalls wäre die Invasion schon wesentlich früher als am 6. Juni 1944 erfolgt und hätte das im Osten kämpfende Heer schon wesentlich früher "schwer geschädigt".

Ein Festungswerk hat freilich nur dann eine volle Wirkung, wenn eine noch kampfkräftige Truppe gleichrangige Waffen wie der Gegner zur Verfügung hat. Weder waren die schnelle Ausschaltung der deutschen Luftwaffe, noch die ungeheure Kampfkraftstärkung der Royal Air Force und der US Air Force und der westalliierten Flotten, aber auch nicht die Wende im U-Boot-Krieg vorhersehbar gewesen.

Der Bau der U-Boot Stützpunkte war für die deutsche Kriegführung unerläßlich. Die bereits vor Ort eingerichteten, personell, maschinen-, material- und transportmäßig versorgten und nur dort im Westen versorgbaren Baueinheiten konnten kurzfristig nur unter den Bedingungen an der Atlantikküste Außergewöhnliches leisten.

Da der Bauarbeiter-Einsatz zum großen Teil unter Mithilfe der einheimischen Kräfte (Niederländer, Belgier, Franzosen), deren Einsatz zudem im Osten ohnehin nicht möglich war, durchgeführt wurde (von 200.000 Kräften waren nur 24.000 deutsche OT-Arbeiter!), das Durchschnittsalter der deutschen OT-Männer mit 55 Jahren kaum einen nennenswerten wehrdienstfähigen Personalnachschub für die Ostfront bewirkt hätte, entkräften sich die Vorwürfe schon aus diesem Sachverhalt.

Von den rund 12.000 (insg. im Westen = 16.000) beim Bau des Atlantikwalls eingesetzten Kraftfahrzeugen waren zirka die Hälfte französische, belgische und holländische Mietfahrzeuge mit einheimischem Fahrpersonal; der Rest bestand aus einem Sammelsurium deutscher Fahrzeuge aller Typen und jeden Alters, herunter bis zum Baujahr 1913. Diese Fahrzeuge konnten ohnehin nicht für den Einsatz im russischen Raum abgezogen werden, wollte man ihren Einsatz bei den wesentlich schlechteren Verkehrsbedingungen in Rußland, fehlendem Ersatzteilnachschub usw. nicht zum

Fiasko werden lassen und wollte man nicht im Westen chaotische Verhältnisse schaffen. Die besseren Fahrzeuge befanden sich ohnehin im Osteinsatz.



Überall müssen Bombenschäden beseitigt werden

"Auch der für die Baumaßnahmen im Westen aufgewandte Treibstoff konnte keine entscheidende Benachteiligung des Kriegspotentials im Osten bedeuten. Durch laufende Umstellung des Fahrbetriebes auf den Baustellen vom Kraftwagen auf den Gleisbetrieb war es schließlich gelungen, den Treibstoffbedarf für einen cbm Beton bzw. Eisenbeton — einschließlich des Betriebes der eigentlichen Baumaschinen wie Bagger, Mischmaschinen, Aufzüge usw. auf etwa 5 Liter herunterzudrücken, was eben auch nur bei den Verhältnissen in den besetzten Westgebieten möglich war. Von den vorgenannten 16.000 Kraftfahrzeugen waren übrigens rund 3.000 auf Holzgas-Generatorbetrieb umgestellt worden.

Auch die im Atlantikwall eingebaute Eisenmenge spielte im Rahmen des gesamten Kriegspotentials keine entscheidende Rolle, um so mehr als auf besondere Weisung von Minister Speer zum Teil Eisensorten minderer Qualität — die für Rüstungszwecke ohne besondere Weiterbehandlung nicht brauchbar waren — verwendet werden mußten.

Es ergibt sich nun die Frage, ob durch eine Verlagerung der beim Atlantikwall eingesetzten Gesamtbaukapazität nach dem Osten, also für Bauzwecke des Heeres, der Kriegführung in Rußland hätte entscheidende Hilfe zuteil werden können. Diese Frage ist untersucht worden, als im Jahre 1943 Speer im Einverständnis mit dem damaligen Chef des Generalstabes des Heeres General Zeitzler gegen den Willen Hitlers durch die OT Untersuchungen über die Möglichkeit der Erbauung eines Ostwalles anstellen ließ."

Die Untersuchungen führten zu dem Ergebnis, daß nur etwa ein Zwanzigstel, also ein sehr minimaler Teil der Baukapazität hätte noch nach dem Osten verlagert werden können und daß selbst dies angesichts der sich dort rapide schnell verändernden Frontlage noch fraglich gewesen wäre.

Zur näheren Situationsschilderung der Atlantikwall-Leistungen sei auf das ausgezeichnete Buch von R. Heinz Zimmermann "Der Atlantikwall von Dünkirchen bis Cherbourg — Geschichte und Gegenwart mit Reisebeschreibung", München 1982 verwiesen. Ein Beispiel sei hier daraus zitiert:

(lieferbar, DM 32,--)

"Nach der Zerstörung von Eperleques bei Watten stimmte Adolf Hitler bei einer Besprechung im Führerhauptquartier zu, einen zweiten Abschußbunker für die V-2 zu errichten. Nachdem das Heer bereits einen unterirdischen Lagerraum für Raketen in Wizernes in der Nähe von Watten vorgesehen hatte, wurde vom Leiter der Zentrale der Organisation Todt, Xaver Dorsch, der Ausbau eines Bunkers für Endmontage und Abschuß vorgeschlagen. Xaver Dorsch entwickelte dabei eine bemerkenswerte Bauweise. Um den Bunkerbau vor Luftangriffen und Feindeinwirkungen zu schützen, ließ er zuerst eine bombensichere 7-m-starke Betonkuppel mit einem Durchmesser von 90 m aus einigen tausend Tonnen Stahlbeton über dem Hügel am Rande des Kalksteinbruches errichten. Nach Abhärtung der Kuppel wurde der Innenausbau im Schutze der Kuppel in bergmännischer Bauweise vorgenommen. So entstand unter der Kuppel eine riesige achteckige Halle mit einer Höhe von ca. 30 m und ein Netz von miteinander verbundenen Tunnels mit einer Gesamtlänge von 40 m und einer Breite von 5 m, die Reparaturwerkstätten, Lager und mehrere Stromerzeugungsaggregate sowie ein Umspannwerk mit über 600 KVA aufnehmen sollte. Ein Eisenbahntunnel, der an die Linie Saint-Omer-Boulogne angeschlossen war und zum Entladen des benötigten Materials vorgesehen war, vervollständigte das Bauwerk.

In anderen separaten Tunnels, die in den Berg getrieben wurden, befanden sich noch weitere Lagerräume, Unterkünfte, Aufenthaltsräume und ein Lazarett.....

Im März 1944 begannen die Alliierten mit der planmäßigen Bombardierung der Anlage. Zu diesem Zeitpunkt waren die Arbeiten bereits soweit fortgeschritten, daß auch hier die Aggregate zur Erzeugung von flüssigem Sauerstoff, der zum Betrieb der V-2 nötig war und auch in der Anlage selbst hergestellt werden sollte, und andere Maschinen bereits eingebaut waren. Insgesamt 28 Bombenangriffe mußte das Bauwerk und seine Besatzung über sich ergehen lassen, wovon der am 17. Juli 1944 der schwerste war. Doch trotz der 28 Angriffe und der enormen Menge von über 23.000 Bomben mit einem Gesamtgewicht von ca. 50.000 t existiert diese Kuppel fast unbeschädigt noch immer. ....

Trotz aller Zerstörung der großen V-2 Abschußanlagen wurden ab September 1944 bis zum Ende des Krieges von behelfs- und beweglichen Abschußtischen noch 1.115 gegen London und weitere 2.100 V-2 auf die Nachschubbasen und den alliierten Versorgungshafen in Antwerpen abgeschossen."